ÉTUDE DE LA VIABILITÉ DES AÉROPORTS SECONDAIRES AU CANADA

Étude soumise à l'examen des:

MINISTÈRES PROVINCIAUX RESPONSABLES DES TRANSPORTS

et réalisée par:

SYPHER:MUELLER INTERNATIONAL INC.

220, AVENUE LAURIER OUEST, BUREAU 500

OTTAWA ON K1P 5Z9

Août 2002

Sypher

ÉTUDE DE LA VIABILITÉ DES AÉROPORTS SECONDAIRES AU CANADA

Étude soumise à l'examen des:

Ministères provinciaux responsables des transports

et réalisée par:

Sypher:Mueller International Inc.
220, avenue Laurier Ouest, bureau 500
Ottawa ON K1P 5Z9

Août 2002

Sypher

Avant-propos

La présente étude avait pour objet de brosser un tableau de la situation financière et des activités d'exploitation des aéroports secondaires au Canada. À cette fin, 26 aéroports témoignant d'une grande diversité de niveaux de trafic et de types de gouvernance ont été sélectionnés.

Les 26 aéroports qui ont participé à l'étude ont rempli des questionnaires exhaustifs et se sont prêtés à des entrevues approfondies. Dans ce contexte, les auteurs du présent rapport jugent important de souligner le solide engagement qu'ils ont obtenu des administrateurs de ces aéroports et ils sont reconnaissants à ces derniers de leur appui au bon déroulement de ce projet.

ÉTUDE INTERGOUVERNEMENTALE DES AÉROPORTS SECONDAIRES

Table des matières

Partie			Page
Avant-propos			
Sommaire			i
I.	INTRODUCTION		1
	A.	Contexte	1
	B.	Objectif de l'étude	1
	C.	Méthodologie	2
II.	SITUATION ACTUELLE DES AÉROPORTS SECONDAIRES		5
	A.	Trafic-passagers dans les aéroports visés par l'étude	5
	B.	Administration des aéroports secondaires	12
	C.	Retombées économiques	14
	D.	Installations et projets de développement des aéroports secondaires	22
	E.	Sommaire	28
III.	SITUATION FINANCIÈRE DES AÉROPORTS SECONDAIRES		31
	A.	Revenus et dépenses	31
	B.	Mouvements de trésorerie	39
	C.	Éléments d'actif et de passif, par type	43
	D.	Sommaire	45
IV.	L'AVENIR DES AÉROPORTS		47
	A.	Évolution du contexte réglementaire	47
	B.	Élasticité de la demande	49
	C.	Prévisions financières simulées – Aéroports regroupés selon le trafic et le type de gouvernance	52
	D.	Besoins en capital	69
V.	ÉVALUATION DE LA VIABILITÉ		75
	A.	Introduction	75
	B.	Sommaire des mouvements de trésorerie – Regroupement des aéroports d'après leur rendement financier	76
	C.	Viabilité financière	80
	D.	Perspectives	86

104-04477/

Annexes

A Cadre de référence de l'étude
B Questionnaire d'enquête auprès des aéroports
C Liste d'entrevues avec les gouvernements et les intervenants
D Critères d'admissibilité au Programme d'aide aux d'immobilisations aéroportuaires (PAIA)
E Perspectives des intervenants

Sommaire

Introduction

Au Canada, nombre de petits aéroports s'inquiètent de leur viabilité financière, notamment en raison de la cession à des intérêts locaux d'aéroports de juridiction fédérale ainsi que des importants changements que l'industrie du transport aérien a connus. Plusieurs intervenants de l'industrie aéronautique se disent aujourd'hui préoccupés, eux aussi, par la viabilité des aéroports secondaires et ils reconnaissent que ces derniers se heurtent aux difficultés ci-après.

- Des revenus insuffisants pour compenser les dépenses d'exploitation.
- Des sources limitées de financement des projets d'immobilisations.
- Une hausse possible des coûts d'exploitation en raison d'un accroissement du fardeau réglementaire associé aux services d'intervention d'urgence, à la sécurité, à l'entretien hivernal des installations, au contrôle de la faune ainsi qu'à d'autres changements d'ordre réglementaire.
- Des revenus réduits en conséquence de la consolidation de compagnies aériennes et de la perte de trafic découlant de la hausse des tarifs et des taxes de transport aérien.

Les intervenants s'inquiètent de la viabilité des aéroports secondaires

Dans le but d'examiner toutes ces questions, les ministères provinciaux responsables des transports ont commandé une étude de la viabilité future des aéroports secondaires au Canada. Invité à participer à l'exercice, Transports Canada a néanmoins préféré s'en abstenir.

À la lumière de l'information recueillie par le biais d'entrevues menées sur place et d'autres données obtenues de 26 aéroports dont le trafic annuel ne dépasse pas les 200 000 passagers embarqués et débarqués, l'étude avait pour objectifs:

- de brosser un tableau de la situation financière actuelle des aéroports et de l'évolution de cette dernière au cours des quelques dernières années,
- d'établir des prévisions au regard de la situation financière et de la viabilité futures de ces aéroports, et
- de cerner les problèmes avec lesquels ces aéroports pourraient devoir composer.

Les aéroports visés par la présente étude sont les suivants:

Alma (Qc)	Fort St. John (C.-B.)	Peace River (Alb.)	Stephenville (T.-N.)
Brandon (Man.)	Gaspé (Qc)	Prince Albert (Sask.)	Sydney (N.-É.)
Charlottetown*(î.P.-É.)	Goose Bay (T.-N.)	Prince Rupert (C.-B.)	Val D'Or (Qc)
Cranbrook (C.-B.)	Grande Prairie (Alb.)	Rouyn-Noranda (Qc)	Yarmouth (N.-É.)
Dawson Creek (C.-B.)	Jasper Hinton (Alb.)	Saint John* (N.-B.)	Yorkton (Sask.)
Deer Lake (T.-N.)	Kapuskasing (Ont.)	St. Leonard (N.-B.)	
Flin Flon (Man.)	Muskoka (Ont.)	Sault Ste Marie (Ont.)	

* Aéroport faisant partie du Réseau national des aéroports (RNA).

Si la taille et le modèle de gouvernance des aéroports visés par l'étude varient de l'un à l'autre, ces derniers demeurent néanmoins caractéristiques d'un grand nombre d'aéroports secondaires du Canada.

La plupart des aéroports ont été en mesure de fournir toute l'information demandée. Sur certains points toutefois, par exemple la comptabilité des immobilisations, l'information recherchée n'était tout simplement pas disponible. Les auteurs ont donc jugé approprié de rendre compte dans leur rapport du nombre d'aéroports ayant fourni des données au regard de chaque élément étudié, le tout de manière à permettre au lecteur de juger de la complétude de l'information utilisée.

Des entrevues ont aussi été menées auprès d'un vaste échantillon d'intervenants provenant de l'industrie aéronautique, incluant les provinces, les municipalités, Transports Canada, des associations d'aéroports et de transporteurs aériens ainsi que divers groupes d'utilisateurs et des organismes de développement économique.

Fonctionnement actuel

L'examen du trafic, de la gestion, des retombées économiques et des installations des aéroports visés par l'étude a permis d'en arriver aux déterminations ci-après.

Au cours des 12 dernières années, le trafic a diminué dans la majorité de ces aéroports secondaires.

- Le trafic-passagers dans les aéroports étudiés est principalement constitué de voyageurs d'affaires, mais globalement ce trafic est à la baisse dans la majorité de ces aéroports – une baisse moyenne de 16 % sur 10 ans (de 1989 à 1999), avec une baisse supplémentaire de 9,4 % de 2000 à 2001.
- Les aéroports visés par l'étude manutentionnent un volume important de fret aérien (poissons et fruits de mer, fournitures médicales, messageries, pièces d'équipement) destiné à répondre aux besoins locaux et nationaux.

- Les aéroports servent de plate-forme à la prestation d'une vaste gamme de services d'intérêt public: nombre élevé d'évacuations sanitaires, recherche et sauvetage, maintien de l'ordre, opérations de lutte contre les incendies de forêt. De plus, ils canalisent un trafic d'appoint qui influe largement sur la santé financière des aéroports plus importants.
- Les aéroports ont une incidence économique importante au plan régional. Ainsi, les 23 aéroports qui ont fourni des données sur l'emploi comptent au total pour 1 400 emplois directs où le personnel des transporteurs aériens représente le groupe d'employés le plus important.
- Depuis la cession d'installations aéroportuaires par le gouvernement fédéral, les aéroports ont enregistré des gains d'efficience importants. En outre, les effectifs en ressources humaines y ont été réduits en moyenne de 31 %.
- En règle générale, les installations aéroportuaires sont en bon état, exception faite des routes et des terrains de stationnement pour véhicules automobiles.
- Les installations aéroportuaires visées ont pour la plupart été bâties à l'époque où la réglementation du transport aérien était en vigueur et elles sont généralement surdimensionnées par rapport aux types d'aéronefs qui fréquentent aujourd'hui les aéroports étudiés.
- Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) a jusqu'ici répondu aux besoins des aéroports secondaires assurant des services réguliers, notamment en ce qui a trait au financement de rénovations, pour la sécurité côté piste, et d'autres projets connexes. Certains aéroports entretiennent par ailleurs des inquiétudes à l'égard des futurs niveaux de financement qu'offrira ce programme.

Situation financière

L'examen de la situation financière des aéroports visés par l'étude a permis de cerner les points ci-après.

- Comme la moitié des aéroports perçoivent déjà des tarifs par passager (frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) ou frais d'utilisation par passager (FUP)) ou sont en voie de le faire, leurs revenus ont augmenté de manière significative ces dernières années.
- En dépit d'une réduction des frais d'exploitation des aéroports, notamment par le biais de compressions de personnel, il demeure qu'au regard de l'ensemble des frais d'exploitation, les coûts en

main-d'œuvre demeureront toujours le poste de dépenses le plus important.

- Des 24 aéroports ayant fourni de l'information financière détaillée, 15 ont enregistré en 2000 un déficit d'exploitation après subventions et contributions.

Exclusion faite de tout soutien financier extérieur, 18 aéroports accusaient en 2000 un déficit de caisse.

- Les ressources financières fournies par Transports Canada afin de faciliter la transition ont aidé les aéroports visés par la présente étude; toutefois, ces ressources s'amenuisent.
- En excluant les subventions et contributions, 18 des 24 aéroports ayant fourni de l'information financière détaillée étaient exploités de façon déficitaire en 2000.

Future viabilité

Si l'on tient compte des facteurs de viabilité – l'accroissement de l'efficacité, l'augmentation des revenus et du trafic – on constate que pour plusieurs aéroports secondaires les possibilités de parvenir à l'autonomie financière ne sont guère prometteuses.

- Des gains d'efficience importants ont déjà été enregistrés et transparaissent dans la situation financière actuelle des aéroports.
- Plusieurs aéroports ont déjà enregistré au fil des quelques dernières années une augmentation marquée de leurs revenus.
- Les nouveaux règlements fédéraux pourraient contribuer à faire grimper les coûts d'exploitation des aéroports et à réduire leurs revenus.
- Compte tenu de la baisse constante du trafic, une augmentation du trafic dans la plupart des aéroports secondaires semble improbable.

Afin d'évaluer la viabilité potentielle des aéroports secondaires et les facteurs déterminants de cette viabilité, les données ci-après ont été analysées.

- Des prévisions couvrant des périodes de 5, 10 et 20 ans ont été préparées pour divers regroupements d'aéroports, regroupements constitués d'après la taille et le type de gouvernance des aéroports en question ainsi que divers scénarios de trafic.
- À l'aide des données de 2001, les aéroports ont été regroupés en fonction des caractéristiques suivantes:
    - Viabilité financière: l'aéroport génère des revenus suffisants pour récupérer ses frais d'exploitation et amortir sa dette sur les investissements prévus (moins les contributions du PAIA);

- Autonomie financière: l'aéroport génère des revenus suffisants pour régler ses dépenses d'exploitation;
- Non-autonomie financière: l'aéroport ne dispose pas de mouvements de trésorerie suffisants pour faire partie de l'une des deux catégories ci-dessus.

Le tableau 1 résume les états financiers simulés des aéroports regroupés en fonction du trafic et du type de gouvernance, le tout au regard d'un scénario de croissance nulle du trafic-passagers. Le tableau 2 présente un résumé des aéroports regroupés en fonction des trois critères ci-dessus.

Tableau 1. Sommaire des prévisions financières simulées des aéroports secondaires pour l'année 2010. Scénario de croissance nulle du trafic-passagers

	Aéroports gérés par une administration municipale et accueillant moins de 50 000 pass. E/D	Aéroports gérés par une administration aéroportuaire locale et accueillant moins de 50 000 pass. E/D	Aéroports gérés par une administration municipale et accueillant plus de 50 000 pass. E/D	Aéroports appartenant à une municipalité, exploités par une administration aéroportuaire et accueillant plus de 50 000 pass. E/D	Aéroports gérés par une administration aéroportuaire locale et accueillant plus de 50 000 pass. E/D	Aéroports du Réseau national des aéroports
Passagers E/D (moyenne)	23 028	7 500	147 000	66 000	94 429	190 000
Revenus aéronautiques						
Redevances d'atterrissage	126 868 $	0 $	370 891 $	33 989 $	409 133 $	772 671 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	47 250 $	0 $	232 012 $	11 990 $	283 334 $	647 946 $
Stationnement des aéronefs	5 660 $	0 $	15 452 $	4 549 $	9 254 $	11 932 $
FAA/FUP	63 743 $	0 $	0 $	548 990 $	472 000 $	802 837 $
Vente de carburant	155 816 $	0 $	17 611 $	12 915 $	281 943 $	7 126 $
Autres	9 667 $	0 $	544 $	0 $	135 741 $	67 983 $
Revenus aéronautiques totaux	409 004 $	182 724 $	636 510 $	612 432 $	1 591 405 $	2 310 473 $
Revenus commerciaux						
Concessions	21 712 $	0 $	139 665 $	49 231 $	197 628 $	332 610 $
Location de terrains	33 506 $	0 $	45 169 $	14 987 $	131 614 $	124 536 $
Stat. de véhicules automobiles	10 656 $	0 $	170 711 $	42 651 $	136 834 $	218 071 $
Location de bureaux	8 426 $	0 $	74 093 $	29 748 $	14 994 $	98 293 $
Taxi	23 642 $	0 $	6 303 $	21 722 $	0 $	18 834 $
Autres	4 749 $	0 $	47 993 $	130 538 $	52 727 $	10 641 $
Revenus commerciaux totaux	102 690 $	92 736 $	483 933 $	288 877 $	533 797 $	802 983 $
Autres revenus						
Subventions et contributions	0 $	320 818 $	0 $	0 $	22 434 $	0 $
Intérêts	7 119 $	35 145 $	7 573 $	39 585 $	19 835 $	74 361 $
Vente d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	50 158 $	5 804 $	19 905 $	8 927 $	213 197 $	100 000 $
Total des autres revenus	57 277 $	361 766 $	27 477 $	48 511 $	255 466 $	174 361 $
Revenus totaux	**568 972 $**	**637 225 $**	**1 147 920 $**	**949 819 $**	**2 380 668 $**	**3 287 816 $**
Dépenses						
Salaires/traitements/avantages	307 746 $	206 441 $	420 639 $	529 095 $	673 305 $	1 333 706 $
Formation	1 486 $	4 220 $	3 374 $	18 245 $	387 $	7 383 $
Mat., pièces, foum., réparations	96 214 $	49 307 $	171 210 $	40 237 $	106 725 $	476 417 $
Contrats de gestion des inst.	37 639 $	91 448 $	134 415 $	0 $	114 330 $	135 982 $
Services professionnels	9 762 $	11 449 $	47 277 $	60 924 $	86 441 $	97 830 $
Impôt foncier	10 111 $	90 113 $	0 $	8 335 $	97 230 $	151 207 $
Services publics/Carburant	83 725 $	73 421 $	108 192 $	70 342 $	340 945 $	242 856 $
Dépréciation/amortissement	100 000 $	46 568 $	150 000 $	200 000 $	299 455 $	318 091 $
Assurances	35 400 $	44 670 $	64 298 $	61 749 $	74 367 $	289 253 $
Frais d'intérêts	0 $	594 $	0 $	0 $	4 159 $	0 $
Autres dépenses	88 848 $	77 626 $	317 288 $	143 467 $	518 360 $	130 000 $
Biens mob./Accords de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $	0 $	201 485 $
Dépenses totales	**770 931 $**	**695 855 $**	**1 416 691 $**	**1 132 393 $**	**2 315 705 $**	**3 384 209 $**
Revenus nets	**(201 959 $)**	**(58 631 $)**	**(268 772 $)**	**(182 574 $)**	**64 963 $**	**(76 393 $)**
Moins subv. et contributions	0 $	320 818 $	0 $	0 $	22 434 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(201 959 $)	(379 448 $)	(268 772 $)	(182 574 $)	42 529 $	(76 393 $)
Plus dépréciation/amort.	100 000 $	46 568 $	150 000 $	200 000 $	299 455 $	318 091 $
Variation de l'encaisse avant cont.	(101 959 $)	(332 881 $)	(118 772 $)	17 426 $	341 985 $	241 698 $

Tableau 2. Sommaire des aéroports visés par l'étude et regroupés en fonction de leur viabilité à la lumière de leurs plus récents états financiers

	Moyenne des aéroports non autonomes financièrement	Moyenne des aéroports financièrement autonomes	Aéroports viables
Nombre d'aéroports (incluant RNA)	**13**	**9**	**4**
Moyenne de passagers E/D[1]	**19 979**	**69 654**	**104 537**
États financiers simulés			
Frais d'amél. aéroportuaires	20 776 $	222 847 $	172 211 $
Autres frais d'util. par pass.	427 887 $	489 608 $	642 133 $
Revenus commerciaux	82 858 $	364 273 $	491 914 $
Subventions et contributions	66 450 $	127 825 $	222 102 $
Autres	26 868 $	39 966 $	505 258 $
Revenus totaux	**624 839 $**	**1 244 519 $**	**2 033 618 $**
Salaires et avantages soc.	393 916 $	417 907 $	516 094 $
Impôt foncier	24 321 $	67 235 $	54 998 $
Dépréciation	10 353 $	2 762 $	445 087 $
Intérêts	99 $	572 $	942 $
Autres dépenses	597 544 $	631 117 $	631 974 $
Dépenses totales	**1 026 232 $**	**1 119 594 $**	**1 649 095 $**
Revenus nets	**(401 394 $)**	**124 924 $**	**384 523 $**
Moins subv. et cont.	66 450 $	127 825 $	222 102 $
Rev. nets avant subv.	**(467 843 $)**	**(2 901 $)**	**162 421 $**
Plus dépréciation	10 353 $	2 762 $	445 087 $
Variation de l'encaisse avant contributions	**(457 491 $)**	**(138 $)**	**607 508 $**

[1] Les aéroports du RNA ne sont pas compris dans les moyennes de passagers et autres moyennes établies à l'appui des états financiers simulés.

Ainsi, à la lumière des données les plus récentes et après avoir pris en compte s'il y a lieu le loyer foncier des aéroports faisant partie du RNA, on dénombre 13 aéroports qui ne sont pas autonomes financièrement, y compris un aéroport du RNA. En outre, seuls deux aéroports non membres du RNA et non financièrement autonomes perçoivent des FAA/FUP. Afin d'évaluer l'impact de ce type de frais, nous avons effectué une estimation des revenus que percevrait chaque aéroport en imposant en compte des FAA/FUP de 10 et de 20 $, pour ensuite procéder à un nouveau calcul de la viabilité financière. Avec des FAA/FUP de 10 $, seul un aéroport sur 13 parvient à l'autonomie financière et aucun n'atteint la viabilité financière.

Si l'on tient compte du loyer foncier, l'aéroport faisant partie du RNA n'atteint pas l'autonomie financière aux niveaux actuels de trafic, et ce, même en ajoutant des FAA/FUP de 10 $. En d'autres termes, pour assurer

l'autonomie financière ou la viabilité d'un aéroport, le trafic doit augmenter dès qu'un loyer foncier doit être payé.

Seuls 4 des aéroports visés par l'étude seront vraisemblablement viables.

Nous comptons neuf aéroports financièrement autonomes, dont un aéroport du RNA. Ce dernier perçoit déjà des FAA/FUP de 10 $, mais en raison de son niveau actuel de trafic-passagers, ses revenus ne lui permettent plus d'atteindre l'autonomie financière à partir du moment où il faut payer un loyer foncier. Afin d'évaluer l'impact des niveaux de FAA/FUP sur la viabilité éventuelle des aéroports qui jouissent déjà d'une autonomie financière, on a mesuré les effets qu'auraient des frais de 10 et de 20 $ sur les aéroports qui ne perçoivent pas, à l'heure actuelle, de tels frais. L'établissement de frais de 10 $ dans tous ces aéroports permettrait à trois d'entre eux de parvenir éventuellement à la viabilité financière.

Quatre des aéroports visés par l'étude sont viables. Les facteurs contribuant à leur viabilité sont énoncés ci-après.

- Le facteur le plus important: le volume de trafic-passagers. En moyenne, les aéroports viables enregistrent un trafic-passagers 5 fois plus élevé que les aéroports non autonomes et 1,5 fois plus élevés que celui des aéroports financièrement autonomes, mais non viables.
- Deuxième facteur important: le montant des FAA/FUP. En partant de l'hypothèse que des FAA/FUP uniformes de 20 $ seraient appliqués à tous les aéroports visés par l'étude, 13 des 26 aéroports peuvent aspirer à la viabilité aux niveaux actuels de trafic. Aux aéroports qui ne sont pas financièrement autonomes actuellement, cela suppose cependant l'imposition de frais moyens de 62 $ par embarquement (auxquels il faut ajouter 24 $ de frais de sécurité aéroportuaire par déplacement aller-retour), bref une mesure qui ne facilite guère le maintien des niveaux de trafic actuels.
- Les coûts en main-d'œuvre, qui ont déjà été réduits de 31 % en moyenne depuis la cession d'aéroports par Transports Canada, n'ont pu être réduits suffisamment pour assurer l'autonomie financière des aéroports qui ne sont pas viables actuellement.
- En règle générale, l'impôt foncier n'influe pas de façon significative sur la viabilité, même si pour quelques aéroports il s'agit d'un élément de coût important.
- Les revenus commerciaux par embarquement aux aéroports financièrement autonomes et à ceux qui ne le sont pas sont plus élevés que ceux enregistrés par les aéroports viables, ce qui signifie que l'absence de viabilité n'est pas nécessairement attribuable au défaut de produire des revenus d'origine commerciale.

- Le type de gouvernance ne semble pas constituer un facteur de viabilité important. Même si ce sont en majorité les aéroports relevant d'une administration aéroportuaire qui sont financièrement autonomes ou viables, on constate que ces derniers enregistrent aussi le trafic le plus élevé.

Les aéroports du RNA visés par l'étude constituent des cas particuliers, d'autant que leurs mouvements de trésorerie futurs seront réduits en raison de l'obligation de payer un loyer foncier. Lorsqu'un tel loyer devra être versé, la capacité d'emprunt des aéroports secondaires du RNA – pour financer des immobilisations – sera très limitée et ne suffira pas à assurer leur viabilité à long terme.

Perspectives

L'exploitation d'aéroports par des intérêts locaux est une stratégie efficiente, mais plusieurs petits aéroports auront besoin d'un appui financier extérieur.

Depuis la cession des aéroports à des intérêts locaux, la majorité des aéroports secondaires ont réduit leurs dépenses et ont augmenté les revenus qu'ils tirent d'activités commerciales et aéronautiques. L'instauration du régime d'exploitation des aéroports par des intérêts locaux a indéniablement fait ses preuves. En dépit de la nécessité éventuelle d'offrir un financement externe permanent, ce type d'exploitation doit clairement devenir la pierre angulaire de toute future structure de fonctionnement des aéroports. Néanmoins, il demeure qu'à long terme, plusieurs aéroports secondaires au Canada auront besoin d'une aide financière externe pour financer à long terme leurs activités d'exploitation et leurs projets d'immobilisations.

Compte tenu du besoin permanent de financement externe de plusieurs aéroports secondaires et du fait également qu'il faut poursuivre la conversion de ces aéroports en entreprises commerciales, il est nécessaire d'amorcer à l'échelle nationale un dialogue sur le soutien externe et l'amélioration des conditions d'exploitation des aéroports secondaires.

I. INTRODUCTION

A. Contexte

Plusieurs dirigeants d'aéroports secondaires du Canada entretiennent des inquiétudes au sujet de la viabilité financière de leurs installations. Ces inquiétudes découlent des changements que l'industrie du transport aérien a connus au cours des dernières années: problèmes liés à la cession d'aéroports à des intérêts locaux par le gouvernement fédéral, modifications réglementaires et changements au sein de l'industrie du transport aérien. Ces dirigeants d'aéroports secondaires ont notamment fait valoir les points ci-après.

- Revenus insuffisants pour compenser les dépenses d'exploitation.
- Sources limitées de financement des projets d'immobilisations.
- Manque d'accès aux programmes d'aide comme le PAIA pour financer les activités courantes d'exploitation et d'entretien.
- Augmentation possible des coûts relatifs aux services d'intervention d'urgence visés par la sous-partie 308 du RAC.
- Exigences supplémentaires en vertu des normes relatives à l'entretien hivernal et, éventuellement, d'autres parties du manuel de Transports Canada intitulé *Aérodromes - Normes et pratiques recommandées*.
- Diminution des revenus causée par la consolidation de compagnies aériennes.
- Baisse possible des revenus en raison de la diminution du trafic entraînée par l'imposition de nouveaux frais pour la sécurité dans les aéroports.

Les intervenants s'inquiètent de la viabilité des plus petits aéroports.

C'est dans le but d'examiner ces préoccupations que les 10 provinces ont commandé la présente étude sur la viabilité future des aéroports secondaires du Canada. Transports Canada a été invité à participer à l'étude, mais a décliné l'offre. Le cadre de référence de l'étude se trouvent à l'annexe A.

B. Objectif de l'étude

L'objectif de l'étude consistait à recueillir et à analyser les données fournies par 26 aéroports secondaires d'envergure différente dans le but:

- de dégager la situation financière actuelle de ces aéroports et son évolution au cours des dernières années;

- d'établir des prévisions quant à leur future situation financière;
- d'évaluer la viabilité future de ces aéroports;
- de cerner les problèmes auxquels ces aéroports pourraient devoir faire face.

Les aéroports qui ont pris part à l'étude sont:

Alma (Qc)	Fort St. John (C.-B.)	Peace River (Alb.)	Stephenville (T.-N.)
Brandon (Man.)	Gaspé (Qc)	Prince Albert (Sask.)	Sydney (N.-É.)
Charlottetown* (î.P.-É.)	Goose Bay (T.-N.)	Prince Rupert (C.-B.)	Val D'Or (Qc)
Cranbrook (C.-B.)	Grande Prairie (Alb.)	Rouyn-Noranda (Qc)	Yarmouth (N.-É.)
Dawson Creek (C.-B.)	Jasper Hinton (Alb.)	Saint John* (N.-B.)	Yorkton (Sask.)
Deer Lake (T.-N.)	Kapuskasing (Ont.)	St. Leonard (N.-B.)	
Flin Flon (Man.)	Muskoka (Ont.)	Sault Ste Marie (Ont.)	

* Aéroport faisant partie du Réseau national des aéroports (RNA).

Ces aéroports sont considérés comme représentatifs des aéroports secondaires au Canada et présentent des niveaux de trafic et des modèles de gouvernance variés.

C. Méthodologie

Des représentants des 26 aéroports choisis pour participer à l'étude de cas ont été interrogés, sur place principalement, au moyen d'un questionnaire détaillé visant à garantir l'homogénéité des données. Le questionnaire d'entrevue et de collecte de données se trouve à l'annexe B. Les aéroports n'ont pas tous été en mesure de répondre à chacun des éléments contenus dans le questionnaire. Les données recueillies ont été saisies dans une base de données commune, données qui ont servi de matière première pour les analyses exécutées à l'appui de la présente étude.

En outre, des entrevues ont été tenues auprès d'un vaste échantillon d'intervenants de l'industrie aéronautique, parmi lesquels:

- les 10 provinces;
- Transports Canada (bureaux régionaux et administration centrale);
- les Conseils de l'aviation de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba;
- le *Airport Managers Council of Ontario*;
- l'Association des aéroports du Canada Atlantique;
- l'Association du transport aérien du Canada;

- le Conseil des aéroports du Canada;
- l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique;
- le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest;
- le ministère du Développement économique du Canada – région du Québec.

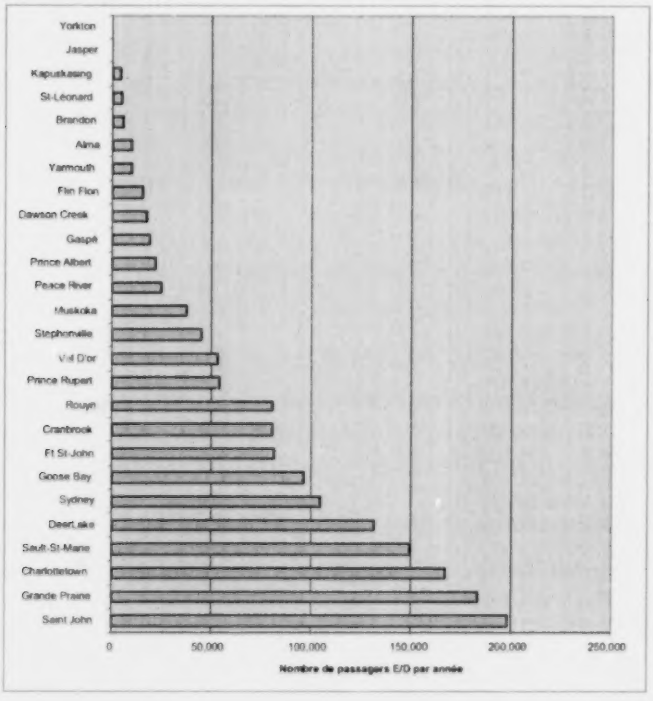
L'annexe C présente une liste détaillée des intervenants ayant participé aux entrevues et l'annexe E, le résumé des points de vue des intervenants exprimés au cours de ces entrevues.

II. SITUATION ACTUELLE DES AÉROPORTS SECONDAIRES

A. Trafic-passagers dans les aéroports visés par l'étude

Les aéroports sélectionnés pour les fins de la présente étude formaient somme toute une gamme diversifiée d'installations, depuis un aéroport local d'aviation générale n'accueillant aucun trafic aérien commercial régulier aux installations régionales plus perfectionnées qui font partie du Réseau national des aéroports (RNA) et qui accueillent des transporteurs aériens commerciaux en plus de desservir de plus vastes régions urbaines.

Chacun des aéroports visés par l'étude accueille un volume annuel de trafic inférieur à 200 000 passagers embarqués et débarqués (E/D). Le tableau II-1 illustre les niveaux de trafic-passagers enregistrés par chacun des aéroports.



Tous les aéroports visés par l'étude comptaient pour moins de 200 000 passagers E/D en 2000.

Tableau II-1. Nombre de passagers embarqués et débarqués aux aéroports visés par l'étude (données de 2000)

Trafic-passagers E/D annuel

Des 26 aéroports à l'étude, 23 ont fourni des données sur le trafic-passagers pour l'année 2000 ainsi que le tarif-passagers actuel ou prévu pour 2001 (la collecte de données sur place a eu lieu entre novembre 2001 et janvier 2002). Ces 23 aéroports ont aussi signalé une baisse de 9,4 % de leur trafic, de 2000 à 2001. Comme le montre le tableau II-2, ce déclin témoigne de la tendance à long terme de réduction du trafic dans la majorité des aéroports secondaires. Par ailleurs, 12 des aéroports à l'étude ont fourni des données à long terme et ont indiqué une diminution de trafic de 16 % entre 1989 et 1999.

À plus long terme, le trafic de passagers a décliné de façon notable dans la majorité des aéroports secondaires.

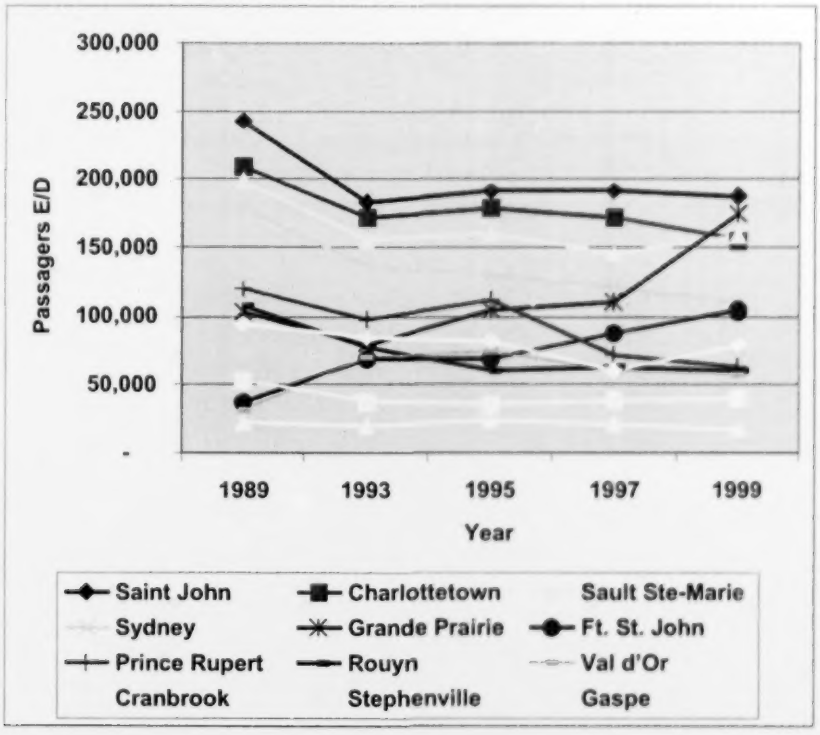


Tableau II-2. Trafic-passagers E/D rapporté par 12 aéroports secondaires (1989-1999)

Certains aéroports secondaires connaissent une croissance de leurs activités mais ils se heurtent cependant aux problèmes qu'engendrent une forte croissance de trafic et la difficulté connexe de trouver les capitaux nécessaires au financement des améliorations qui s'imposent.

Pourcentage de passagers prenant des vols de correspondance

Sur les 26 aéroports étudiés, 10 ont rapporté un trafic nul de passagers en correspondance. Huit autres aéroports ne disposaient d'aucune donnée à ce sujet et les huit aéroports restants ont indiqué que les passagers en correspondance ne comptaient que pour un faible taux de leur trafic-passagers global. Le tableau II-3 présente un schéma sommaire du pourcentage de passagers en correspondance, tel que rapporté par ces huit aéroports.

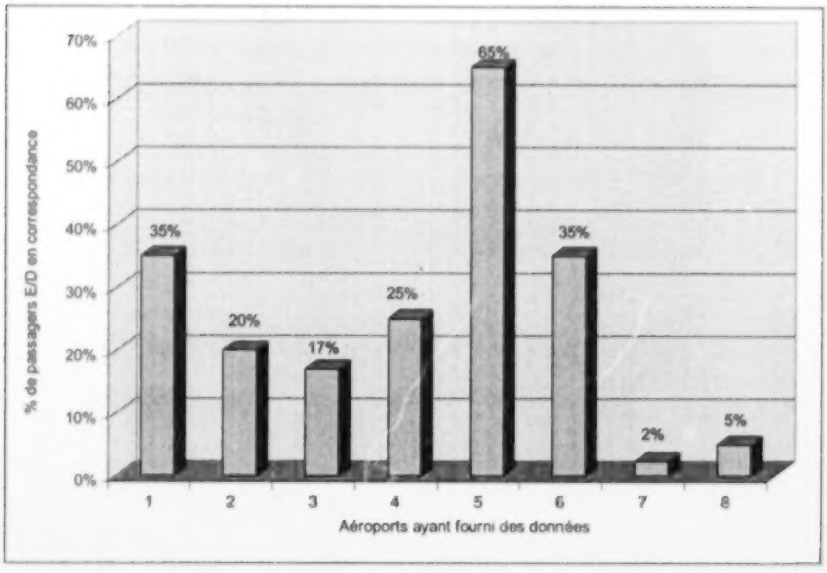


Tableau II-3. Pourcentage de passagers en correspondance en 2001, aux huit aéroports desservant ce type de clientèle (10 aéroports n'accueillent pas de passagers en correspondance)

La faible proportion du trafic de correspondance pourrait être interprétée par les aéroports comme un facteur de réduction des risques puisque la clientèle de passagers « aller-retour » tend à être plus stable que celle des passagers en correspondance, lesquels peuvent décider d'effectuer leur liaison aérienne à un autre endroit. Le faible taux de trafic de correspondance ne surprendra personne car généralement on ne voit pas les aéroports secondaires comme d'importantes plaques tournantes du trafic de correspondance.

Toutefois, la majeure partie des aéroports visés par l'étude jouent un rôle important pour les gros aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) et ils canalisent vers ces derniers du trafic-passagers d'appoint qui contribue à leur soutien financier.

Pourcentage de voyageurs d'affaires et de touristes

Le tableau II-4 illustre le pourcentage de voyageurs d'affaires qui fréquentent les aéroports étudiés. Dix-neuf de ces derniers ont fourni ces données. Il est manifeste que les aéroports secondaires sont des maillons importants de l'industrie régionale et des voyages d'affaires: la proportion de voyageurs d'affaires va de 20 à 95 %, pour une moyenne de 55 %.

Les passagers des plus petits aéroports sont principalement des voyageurs d'affaires.

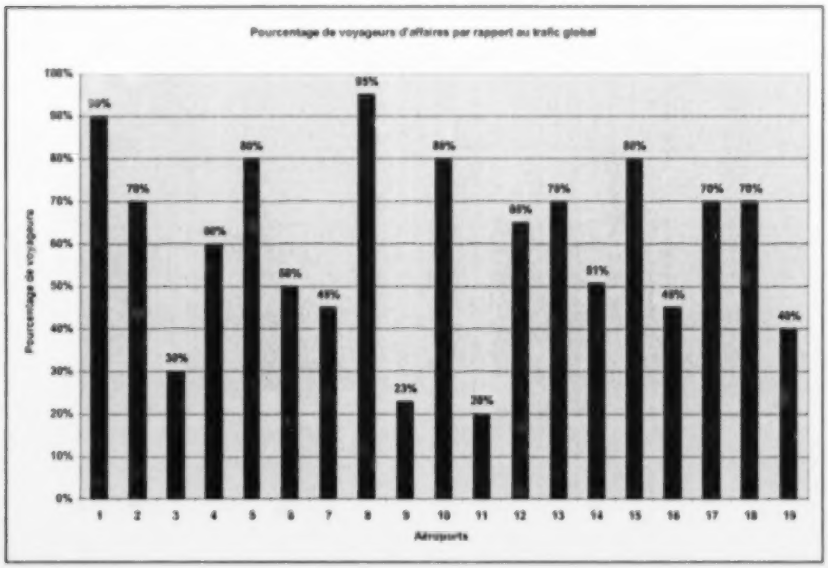


Tableau II-4. Pourcentage de voyageurs d'affaires par rapport au trafic-passagers total en 2001 (Données communiquées par 19 aéroports)

Le tableau II-5 illustre le pourcentage du trafic-passagers dont le point d'origine se situe à l'extérieur de la région desservie par l'aéroport (trafic de provenance extérieure). En moyenne, 32 % des voyageurs étaient en provenance de régions et de collectivités qui n'étaient pas desservies par les aéroports visés par l'étude.

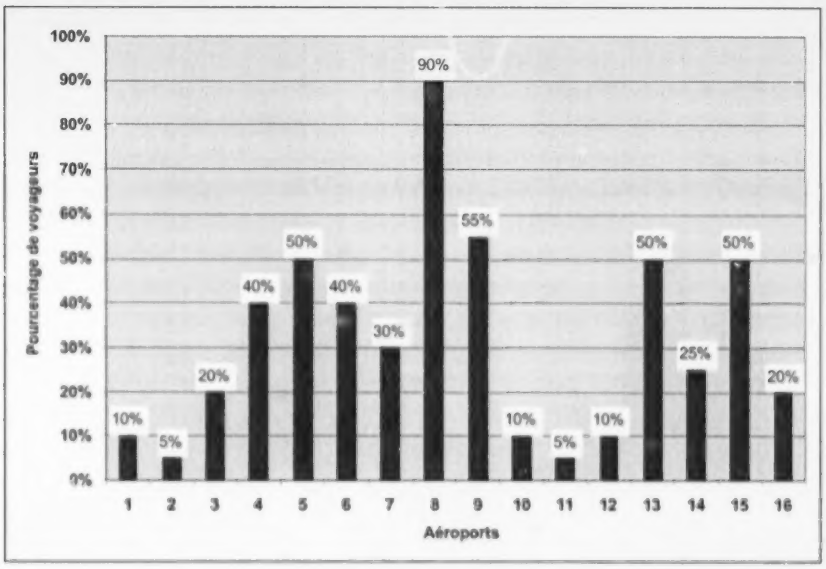


Tableau II-5. Pourcentage de voyageurs de l'extérieur (trafic de provenance extérieure) par rapport au trafic-passagers total en 2001 (Données communiquées par 16 aéroports)

Le trafic de provenance extérieure représente une part significative du trafic aérien des plus petits aéroports.

Mouvements d'aéronefs par type d'activité, en 2001

Les tableaux II-6 et II-7, respectivement, indiquent la répartition des mouvements d'aéronefs selon le type d'activités des aéroports qui reçoivent 50 000 passagers E/D ou moins et des aéroports qui reçoivent plus de 50 000 passagers E/D par année. La catégorie « Services commerciaux non passagers » englobe toutes les autres activités commerciales – fret aérien, traitement des récoltes par épandage aérien, messageries aériennes, etc. La proportion des mouvements d'aéronefs par rapport à la clientèle des passagers de vols réguliers est plus ou moins la même dans les deux cas. Les activités de la catégorie « Services non commerciaux ou récréationnels » sont, proportionnellement, beaucoup plus nombreuses aux plus petits des aéroports secondaires.

Utilisation des aires de trafic

Le tableau II-8 rend compte du nombre d'heures durant le jour le plus occupé de la semaine où plusieurs aéronefs commerciaux utilisent en même temps l'aire de trafic et ce, aux 17 aéroports où cette situation se présente. Quatre de ces aéroports ont signalé des écarts entre les

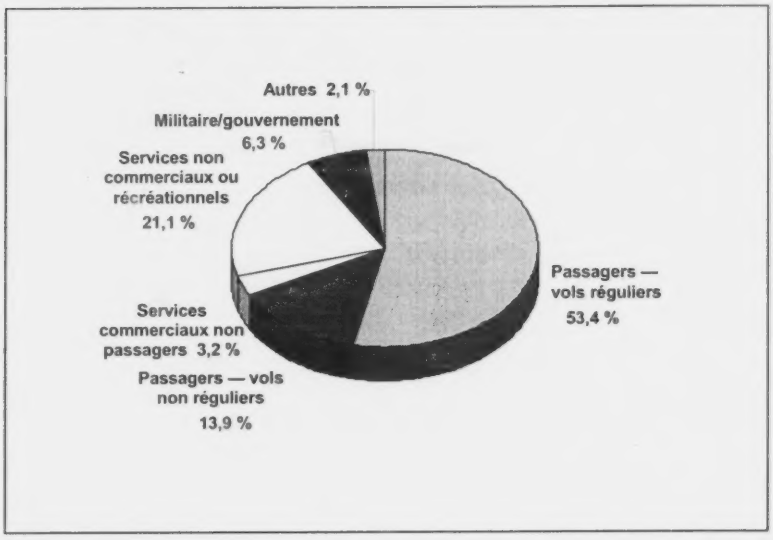


Tableau II-6. Composition des mouvements d'aéronefs selon le type d'activité. Aéroports visés par l'étude et ayant reçu plus de 50 000 passagers E/D en 2001

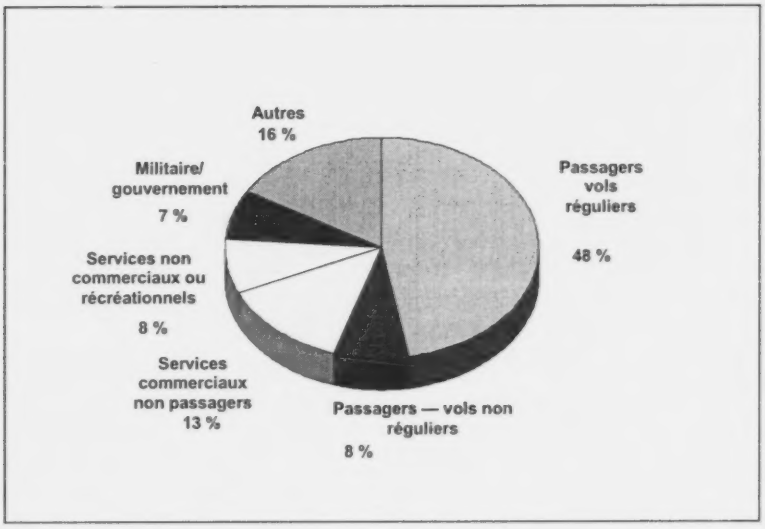


Tableau II-7. Composition des mouvements d'aéronefs selon le type d'activité. Aéroports visés par l'étude et ayant reçu moins de 50 000 passagers E/D en 2001

nombres d'heures de pointe d'été et d'hiver. Trois de ces quatre aéroports ont indiqué que les activités sur leur aire de trafic étaient beaucoup plus intenses en été qu'en hiver.

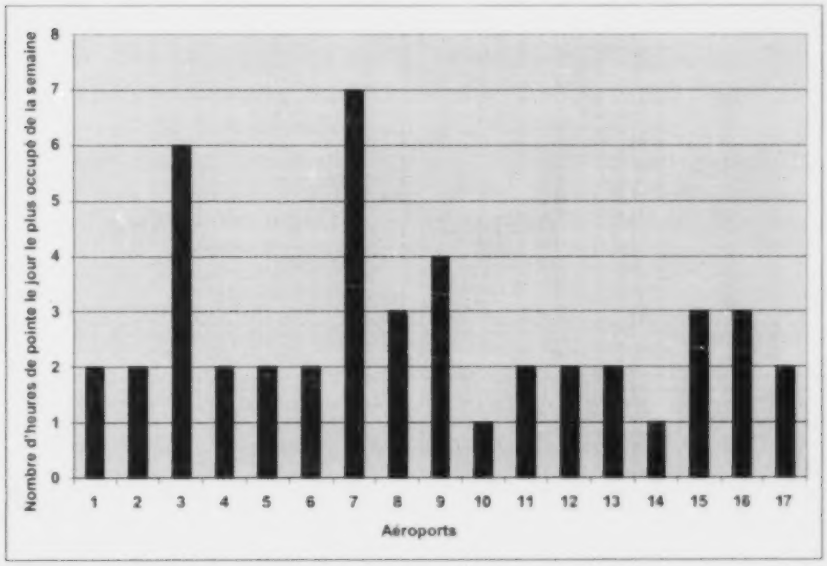


Tableau II-8. Nombre d'heures où plusieurs aéronefs commerciaux utilisent l'aire de trafic en même temps (2000). Jour le plus occupé de la semaine (Données communiquées par 17 aéroports).

Fret aérien

Douze des 26 aéroports à l'étude ont fait valoir qu'ils offrent des services fret aérien et onze d'entre eux ont tenu à préciser qu'ils offraient en cette matière un service complet et en bonne et due forme. Le volume total annuel de fret traité à chaque aéroport varie considérablement de l'un à l'autre, soit de 3 tonnes à 580 000 tonnes.

Les activités de fret aérien soutiennent principalement les industries locales. Voici quelques types de marchandises manutentionnées par les aéroports étudiés:

- poissons et fruits de mer;
- messageries – pièces d'équipement, fournitures médicales;
- fleurs;
- courrier;

- animaux de compagnie;
- denrées périssables pour le Nord.

Le tableau II-9 présente des exemples de services de fret aérien offerts par les aéroports étudiés.

Tableau II-9. Exemples de services de fret aérien offerts par les aéroports visés par l'étude (Données communiquées par 12 aéroports).

Type d'aéronef cargo	Fréquence
Embraer 110	20/semaine
MU-2	20/ semaine
King Air et Beech-1900	6/ semaine
F28	11/ semaine
Dash 8-100, AB-320, Convair, B-737	136/ semaine
B727	5/ semaine
King Air	14/ semaine

B. Administration des aéroports secondaires

Profils de gouvernance et autres caractéristiques pertinentes

La moitié des aéroports visés par l'étude sont exploités par des municipalités.

Comme le montre le tableau II-10, 13 des 26 aéroports à l'étude sont administrés par des municipalités. Onze autres relèvent d'autorités aéroportuaires. Enfin, les deux derniers aéroports sont respectivement gérés par une société de développement régional et par une société aéroportuaire qui sous-traite l'exploitation des installations à une filiale d'une administration aéroportuaire internationale importante. Un seul des 26 aéroports n'a jamais été la propriété de Transports Canada ni même administré par ce ministère.

Instances dirigeantes

Le tableau II-11 montre que les cadres de direction de la majorité des aéroports qui sont administrés par une municipalité rendent compte de leurs activités à un conseil municipal. Une seule exception: un aéroport dont l'administration est assurée par la municipalité rend compte à une commission régionale.

Les cadres de direction des aéroports relevant d'une administration aéroportuaire rendent des comptes à un conseil d'administration formé

de membres qui représentent les intervenants de la collectivité et de la région desservie par l'aéroport.

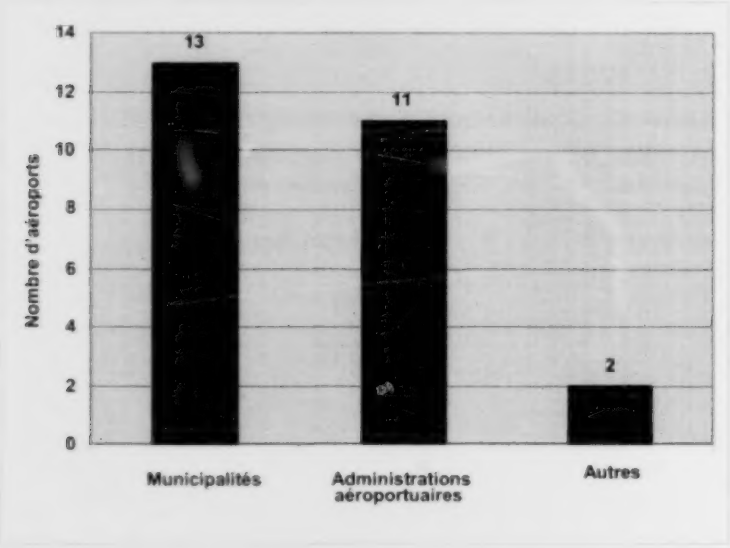


Tableau II-10. Répartition des aéroports étudiés, selon leur type de gouvernance

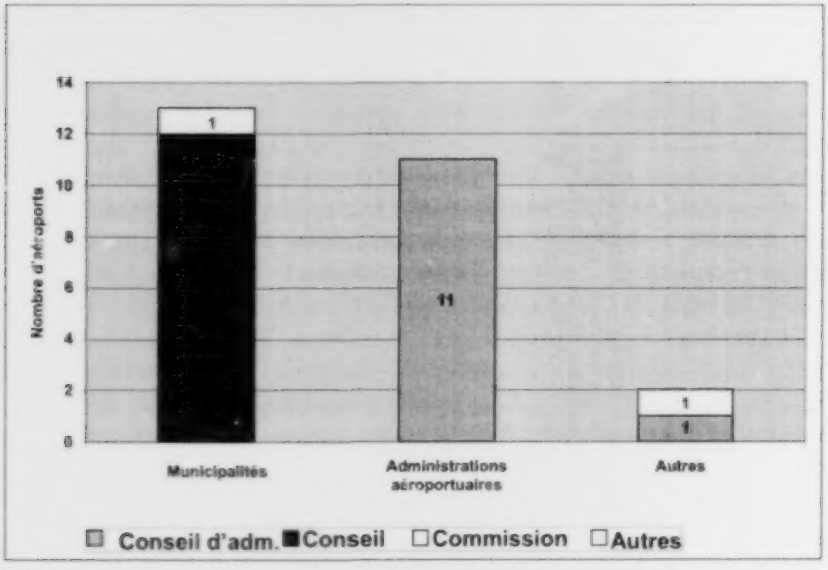


Tableau II-11. Rapports hiérarchiques, selon le type de gouvernance

de membres qui représentent les intervenants de la collectivité et de la région desservie par l'aéroport.

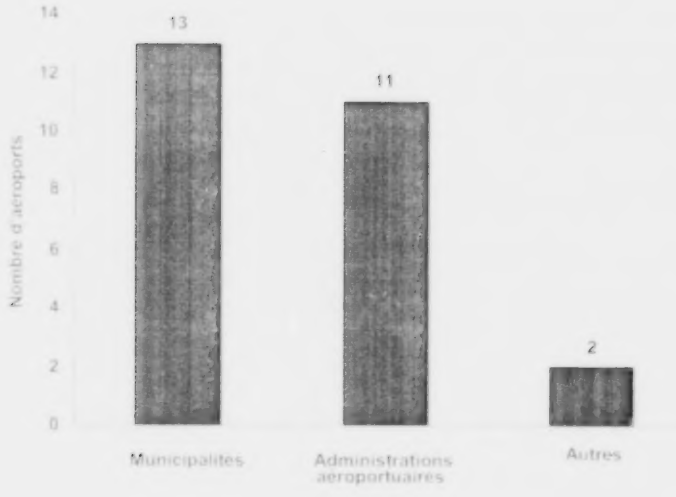


Tableau II-10. Répartition des aéroports étudiés, selon leur type de gouvernance

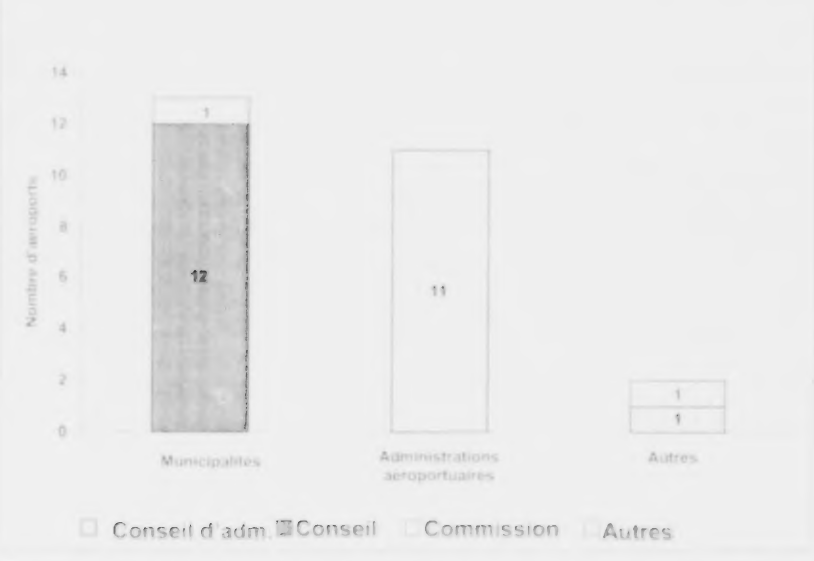


Tableau II-11. Rapports hiérarchiques, selon le type de gouvernance

Les aéroports classés dans la catégorie « Autres » sont respectivement gérés par:

- un conseil de district, par l'intermédiaire d'un commissaire à la planification et au développement économiques ainsi que d'un comité de mise en œuvre;
- la direction d'une société à responsabilité limitée de la société aéroportuaire.

Trafic-passagers et type d'exploitation aéroportuaire

Des 26 aéroports étudiés, 22 ont fourni des renseignements détaillés sur le trafic-passagers. En général, comme l'illustre le tableau II-12, les aéroports visés par la présente étude sont administrés par une municipalité (ils reçoivent en moyenne environ 44 000 passagers embarqués et débarqués par année) et les plus importants d'entre eux sont sous la responsabilité d'une administration aéroportuaire (ils reçoivent en moyenne 81 000 passagers par année).

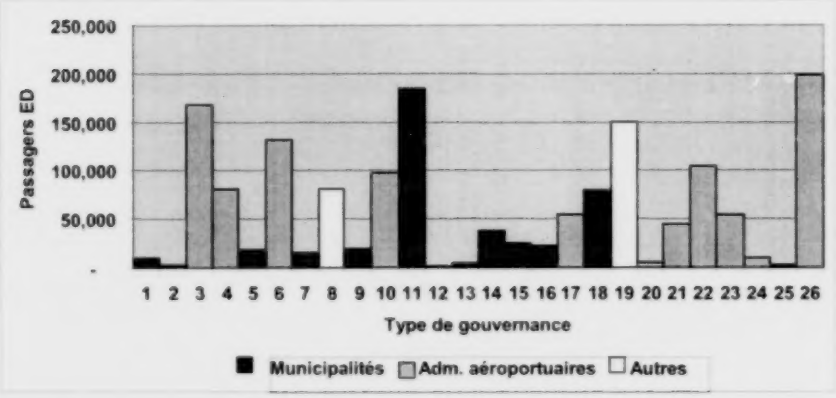


Tableau II-12. Trafic-passagers E/D et type de gouvernance pour l'année 2000.

C. Retombées économiques

Personnel d'aéroport

Une analyse de l'évolution de l'emploi au sein de différentes administrations aéroportuaires révèle que depuis le transfert de propriété, la plupart des aéroports ont procédé à une rationalisation de leurs effectifs.

Le tableau II-13 fait ressortir l'évolution de la situation de l'emploi dans les aéroports, avant et après leur cession des aéroports par le gouvernement fédéral. Le nombre total d'employés est passé de 320 à 222. Dans chaque aéroport, le nombre moyen d'employés est passé de 12,3 à 8,5, soit une diminution de 31 %. Deux des 25 aéroports qui ont fourni des données sur leur niveau d'emploi ont quant à eux rapporté une augmentation d'effectif. Ces aéroports offrent, depuis la cession, des services d'entretien et de réparation, notamment des services de nettoyage et d'entretien, de ravitaillement en carburant et autres services de pistes.

Les effectifs été réduits de 31% en moyenne depuis la cession.

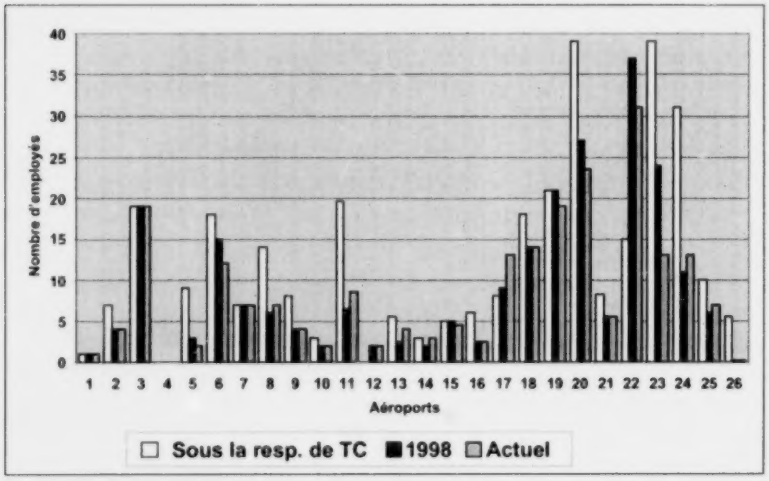


Tableau II-13. Évolution du nombre d'employés dans les aéroports sous la responsabilité de TC et aujourd'hui (Données communiquées par 25 aéroports sur 26)

Un exemple intéressant

Au début des années 90, un aéroport comptait 36 employés. Au moment de sa cession par Transport Canada, l'effectif est passé à 18 employés. Aujourd'hui, le personnel se monte à 9 employés et ce groupe, en plus de gérer l'aéroport, sous-traite ses services de manière à produire des revenus de 300 000 $ par année pour l'aéroport.

Situation de l'emploi aux aéroports

Les aéroports sont des employeurs locaux importants.

Les aéroports étudiés jouent, dans leur région respective, un rôle important sur le plan de la création d'emplois. Dans les vingt-trois aéroports ayant fourni des données sur le sujet, le nombre total

d'emplois dépasse 1 400. Le tableau II-14 illustre le nombre d'emplois directs à chaque aéroport.

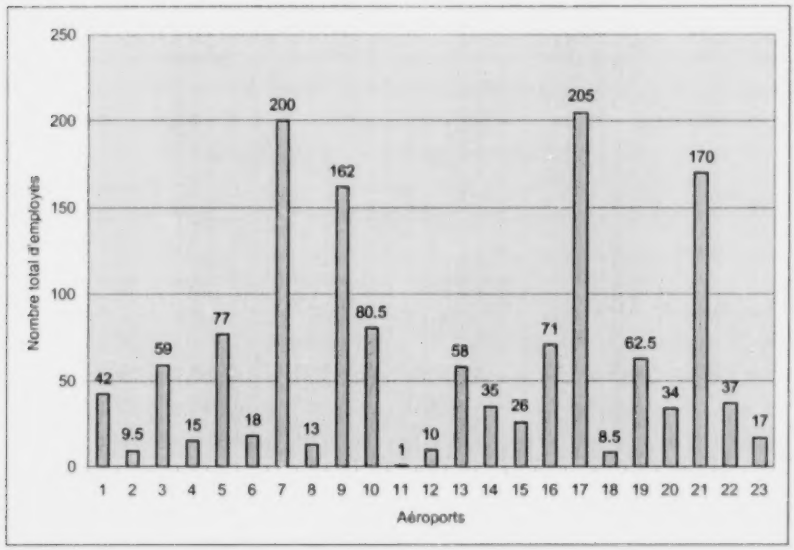


Tableau II-14. Nombre total d'emplois directs aux aéroports étudiés (Données communiquées par 23 aéroports).

Le tableau II-15 laisse clairement voir que les principales sources de création d'emplois aux aéroports sont les transporteurs aériens, l'administration de l'aéroport et l'entretien des avions. La catégorie «Autres» regroupe les autres types d'emplois: manutention du fret, repas pour passagers, services de messageries, etc.

Principaux secteurs d'activités économiques et importance du transport aérien pour ceux-ci

Dans le questionnaire distribué aux cadres de direction des aéroports, on cherchait à déterminer les principales activités économiques dans chaque région et à évaluer l'importance du transport aérien pour ces activités. Les activités économiques mentionnées le plus souvent dans ce contexte sont (par ordre alphabétique):

- Agriculture
- Aluminerie
- Base militaire

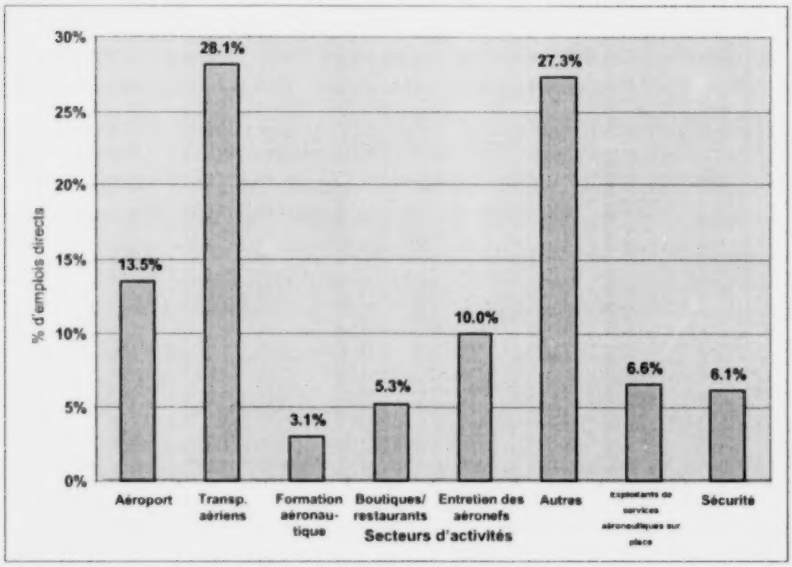


Tableau II-15. Distribution par secteur du nombre total d'emplois dans les aéroports étudiés (la catégorie "Autres" comprend tous les autres types d'emplois)

- Fabrication de l'acier
- Foresterie:
  - Pâtes et papier
  - Bois d'œuvre
- Hydroélectricité
- Industrie automobile
- Industrie touristique
- Mines
- Pêche
- Pétrole/gaz naturel
- Poissons et fruits de mer
- Services de santé/services médicaux
- Services gouvernementaux

Même si d'une façon générale on attribue aux aéroports une incidence économique importante, un petit nombre seulement de ceux visés par l'étude disposaient d'études officielles sur les retombées économiques. Deux des répondants qui ont effectué de telles études ont chiffré ainsi l'incidence économique de leur aéroport:

> **«De 300 000 à 500 000 dollars générés chaque année par le tourisme. Dans l'étude de l'année 1999, on estime les retombées économiques à 15,1 millions de dollars et à 184 le nombre d'années-personnes d'emploi créées par l'aéroport.»**

> **«Les activités commerciales reliées à l'aviation ont généré des revenus totaux de 3 millions de dollars en 2000. Les activités commerciales non reliées à l'aviation (pâtes et papiers, préparation du poisson) ont généré des revenus de 10 millions de dollars.»**

Aperçu des pratiques de planification opérationnelle

Le tiers des aéroports étudiés ont indiqué qu'ils appliquaient déjà un plan directeur approuvé. Seulement huit d'entre eux étaient en mesure de fournir des prévisions de trafic sur une période de cinq ans. La planification opérationnelle et l'établissement de plans directeurs sont deux domaines pour lesquels une aide extérieure occasionnelle est nécessaire aux aéroports secondaires; par ailleurs, la situation financière de plusieurs de ces aéroports leur permet difficilement d'assumer les coûts que suppose cette aide extérieure.

Services aériens d'intérêt public

Le tableau II-16 confirme clairement le rôle prépondérant que jouent les aéroports secondaires dans la prestation de services aériens d'intérêt public et de surcroît, essentiels aux collectivités et aux régions qu'ils desservent. La grande majorité des aéroports étudiés offrent des services d'évacuation sanitaire, de lutte contre les feux de forêt, de recherche et sauvetage ainsi que de maintien de l'ordre.

Le tableau II-17 présente les nombres moyens de vols d'intérêt public rapportés par les 22 aéroports qui ont fourni des données à ce sujet. Au total, ce groupe d'aéroports a enregistré, en 2000, 5 400 évacuations sanitaires et 2 800 vols pour la lutte contre les feux de forêt.

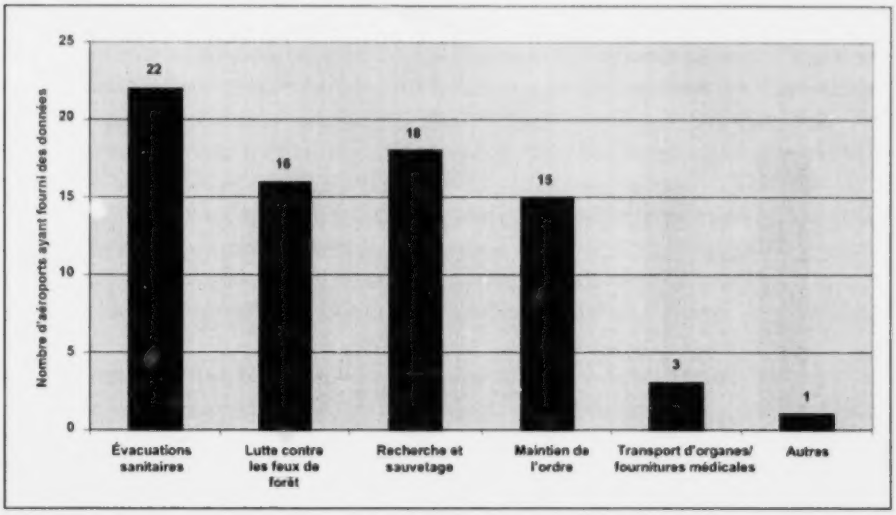


Tableau II-16. Nombre d'aéroports offrant des services aériens d'intérêt public (Données communiquées par 22 aéroports).

À chacun des aéroports visés par l'étude, il se produit en moyenne une évacuation sanitaire par jour de travail.

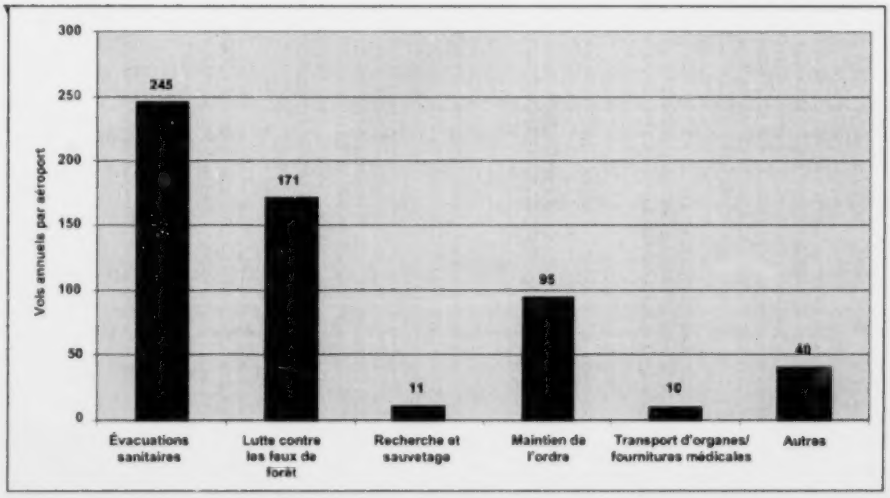


Tableau II-17. Nombre annuel moyen de vols par catégorie de services aériens d'intérêt public (données communiquées par 22 aéroports) .

Une autre façon de mesurer les retombées économiques des aéroports secondaires consiste à examiner les conséquences qu'aurait la fermeture d'aéroports de cette taille. Qu'arriverait-il si un aéroport fermait ses portes? Pour le déterminer, la majorité des collectivités doivent d'abord répondre aux questions suivantes:

- Où se trouve le service d'évacuation sanitaire et de transport d'organes le plus près et combien de temps additionnel faut-il pour s'y rendre? Cela augmenterait-il potentiellement le nombre de décès?
- Quelles sont les répercussions du déplacement du service aérien de lutte contre les feux de forêt? Est-ce une activité importante sur le plan de l'emploi à l'échelle locale? Les feux combattus sont-ils dans la région immédiate de l'aéroport? Quelle serait la solution de rechange?
- Quel serait l'impact de la fermeture de l'aéroport sur les industries régionales? La fermeture de l'aéroport diminuera-t-elle la capacité d'attirer, dans l'avenir, de nouvelles entreprises dans la région? Quelles sont les solutions de rechange?
- Existe-t-il des options pouvant atténuer ces sujets de préoccupation, dont des ententes de transport intermodal ou une collaboration avec les aéroports voisins?

Transporteurs aériens et types d'aéronefs

Certains aéroports ont hérité d'installations de trop grandes dimensions.

Le tableau II-18 présente un sommaire des compagnies aériennes et des types d'aéronefs qu'accueillent les aéroports visés par l'étude. Dans la colonne de droite, on trouve également l'avion de référence (ayant servi à la conception) de chacun des aéroports. Ces données révèlent clairement que les aéronefs qui utilisent les aéroports sont généralement plus petits que l'avion de référence indiqué. Il semble bien que depuis la cession, certaines administrations aéroportuaires aient hérité d'installations de trop grandes dimensions par rapport à leurs besoins.

Ce surdéveloppement des aéroports remonte à la période antérieure à la déréglementation, alors que les services d'avions à réaction étaient offerts à plusieurs collectivités. Résultat: certains petits aéroports ont hérité de coûts d'entretien et d'exploitation trop élevés par rapport aux besoins du trafic actuel. Par ailleurs, le surdimensionnement des installations aéroportuaires fut, pour d'autres aéroports, l'occasion de se doter de sources de revenus supplémentaires - piste de dragster, piste de go-kart, etc. – en tirant profit de sections inutilisées du terrain d'aviation.

Tableau II-18. Compagnies aériennes, types d'aéronefs fréquentant l'aéroport et avion de référence, en 2001

Aéroport	Transporteurs aériens	Aéronefs	Vols réguliers	Avion de référence
Alma	Air Alma	Beech 1900 , Embraer 110, Piper Navajo, Cessna 404	N	SAAB 340
Brandon	Perimeter Aviation	SW4	O	B737
Charlottetown	Air Canada, Air Canada Regional	DC9, CL-65, A 319	O	B767
Cranbrook	Air Canada, Central Mountain Air, North Thunderbird Air, North Vancouver Air	Dash-8, Beech 1900, King Air 100/Navajo	O	B737-200
Dawson Creek	Central Mountain Air	Beech 1900	O	B727
DeerLake	Air Nova, Provincial Airlines, Prince Edward Airlines, Sky Links	Dash-8, Saab 340, King Air, Beech-1900, BAE 146	O	B737
Flin Flon	Calm Air, Bearskin Airlines	SAAB340, Hawker Siddley 748, PC 12, Metro	O	3C
	Transwest, Keystone, Skyward, Westwind	BE20, PA31, C310, C402, JS31, BE99, BE10, C414, C500	N	
Ft St-John	Air Canada, Peace Air	F28-DH3, PC-12	O	B747
Gaspé	Air Nova	Dash-8, Beech 1900	O	DHC8, ATR42
Goose Bay	Air Nova, Air Labrador, Provincial (Innu Mikun)	Dash-8, Beech 1900, Twin Otter, Saab 340, Merlin	O	B747
	Prince Edward Airlines		N	
G. Prairie	Air Canada, Westjet, Peace Air, Swan Aero 2000	Dash 8-100/300, 737-200/700, Pilatus PC12, PA31 Navajo, Jetstream J31	O	B737
Jasper	Peace Air	PC12	O	DHC8
Kapuskasing	Bear Skin, Air Georgian	Metro III, Caravan, Beech 1900	O	DHC8
	Commercial Aviation, Spruce Falls, Thunder Airlines, Flight Executive	Cheyenne/Navajo, Bell Jet Ranger (heli.),2 MU	N	
Muskoka	Executive Jet Airlines	Citation III, IV, X, Gulfstream III, IV, HS 125	N	Gulfstream III
Peace River	Air Canada Regional, Peace Air Ltd.	Beech 1900, PC12	O	
	Peace Air Ltd.(charter), Northern Air Charter, Highland Helicopters	PA34, C210, PA31, Cessnas, Beach 100s, Pipers, Aircraft HR35s and BH06s	N	
Prince Albert	Transwest Air, Norcanair, Westwind Aviation, National Aviation Centre	BE1900, Metro III, HS 748, PA 31	O	B737
	(RCMP) Govt of Canada, Southern Aviation, Weyerhauser Pulp & Paper, Carrier Lumber	PC 12, PA 31, Merlin SW2, Falcon2000/50, C560	N	
Prince Rupert	Air Canada Regional, Hawkair	F-28, Dash 8	O	B727
Rouyn	Air Nova, Pascan Aviation, Propair	Dash 8 100/300, Beech 1900, PC-12, Beech 10	O	B737
	Hydro-Quebec	AB-320, CV 580	N	
Sault-St-Marie	Air Ontario, Bearskin, Westjet	Dash 8 100/300, Metroliner, Pilatus, Beech 10, B-737	O	B737
Saint John	Air Canada Regional	F-28, Dash 8 100, Beech 1900	O	B737
St-Léonard	Air Nova, Prince Edward Airlines	Dash 8, Navajo	O	DHC8
Stephenville	Air Nova, Provincial Airlines, Air Labrador	Dash 8, Beech 1900, Saab 340	O	B747
Sydney	Air Nova, Air St-Pierre, Prince Edward Air		O	B727
Val d'Or	Air Nova, Air Creebec, First Air	Dash 8, Beech 1900, Dash 9, Beech 1901, King Air 100, B-727	O	B727
	Aviation Boréal	Navajo, DC-3	N	
Yarmouth	Air Nova	Beech 1900	O	B727
Yorkton	No passenger services		N	

Sommes moyennes d'argent dépensé par les visiteurs en région

Le tableau II-19 offre un aperçu de la somme moyenne d'argent dépensée par les personnes qui visitent les différentes régions desservies par les aéroports étudiés, (selon les données fournies par ces aéroports).

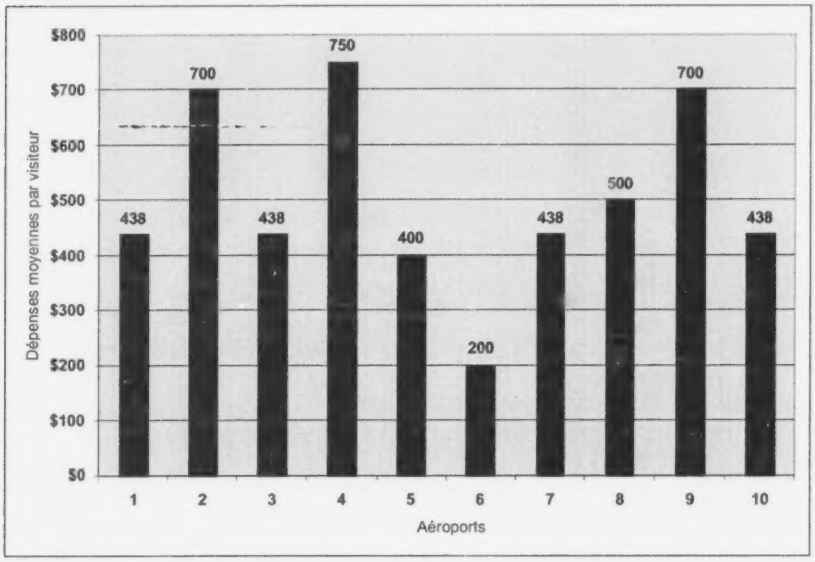


Tableau II-19. Sommes moyennes d'argent dépensée par les visiteurs (voyageurs d'affaires de l'extérieur ou voyageurs d'agrément) dans les collectivités et régions desservies par les aéroports étudiés (Données communiquées par 10 aéroports)

D. Installations et projets de développement des aéroports secondaires

Le tableau II-20 présente une liste des principales installations des aéroports étudiés. Le tableau II-21 résume l'évaluation de l'état des installations, état estimé par les aéroports eux-mêmes par le biais du questionnaire d'enquête. La direction de chacun des aéroports a noté l'état des installations selon une échelle de 1 à 10, où 1 correspond à «très mauvais» et 10 à «excellent». En résumé:

- les terrains d'aviation sont en très bon état;

Tableau II-20. Installations des aéroports visés par l'étude

	Alma	Brandon	Charlottetown	Cranbrook	Dawson Crk	Deer Lake	Flin Flon	Fort St. John	Gaspé
Installations côté piste									
PISTE PRINCIPALE									
Longueur de piste (pi)	4 310	6 500	7 000	6 000	5 000	6 000	5 000	6 900	4 500
Largeur de piste (pi)	328	150	150	150	150	150	150	200	150
Dimensions aire de trafic (pi²)	141 939	96 000		400 000	90 000	16 850	120 000		9 290
Voies circulation (n^bre/dimensions)	4 202				800 x 150	2	350 x 75		3 978
Aéronef de référence	SAAB 340	B737	B737	B737	B727	B737	3C	B747	ATR42
PISTE SECONDAIRE									
Longueur de piste (pi)		3 000	5 000					6 700	
Largeur de piste (pi)		60	200					200	
Dimensions aire de trafic (pi²)									
Voies circulation (n^bre/dimensions)									
Aéronef de référence			A319					B747	
N^bre de barrières, places de stationnement passagers	1 barr./ 12 places			3 stationnements		2 barrières / 6 places			
Aérogare (aires publiques en pi²)	3 446	5 510	3 004	10 118	5 635	2 352	1 184	1 748	5 371
N^bre passerelles pour réactés	0	0	0	0		0	0	0	0

	Goose Bay	G. Prairies	Jasper	Kapuskasing	Muskoka	Peace River	Prince Albert	Prince Rupert	Rouyn
Installations côté piste									
PISTE PRINCIPALE									
Longueur de piste (pi)	11 046	6 500	4 500	5 500	6 000	5 000	5 000	6 000	7 485
Largeur de piste (pi)	209	200	100	100	150	150	150	200	150
Dimensions aire de trafic (pi²)		86 400	47 724	100 000	91 450		3 arpons	40 500	22 313
Voies circulation (n^bre/dimensions)		A-153	49 x 656	400 pi x 45 pi	100 pi larg.		3	30	2
Aéronef de référence	B747	B737	Dash-8	Dash-8-100	Gulfstream III		B737	B737	B737
PISTE SECONDAIRE						Gazon	Gazon		
Longueur de piste (pi)	9 580	6 200		3 590	2 780	1 900	2 500		
Largeur de piste (pi)	200	200		75 pi	100	150	100		
Dimensions aire de trafic (pi²)		86 400							
Voies circulation (n^bre/dimensions)		A-153							
Aéronef de référence		B737		s.o.	Cessna 310				
N^bre de barrières, places de stationnement passagers	2 barr., 6 places	2	1	3 places	10 places arr.			2	5
Aérogare (aires publiques en pi²)	10 742	8 073	2 800	3 600	1 500	18 500	4 144	2 896	10 441
N^bre passerelles pour réactés	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Sault Ste-Marie	Saint John	St-Léonard	Stephenville	Sydney	Val-d'Or	Yarmouth	Yorkton
Installations côté piste								
PISTE PRINCIPALE								
Longueur de piste (pi)	6 000	7 000	4 000	10 000	7 200	3 048	6 000	4 800
Largeur de piste (pi)	200	200	100	200	200	45	150	150
Dimensions aire de trafic (pi²)	257 808		15 525	231 168		56 601		
Voies circulation (n^bre/dimensions)	3	1 647 pi	2 623	2		26 001		
Aéronef de référence	B737	B737	Dash-8	B747	B727	B727	B727	
PISTE SECONDAIRE								
Longueur de piste (pi)	6 000	5 100		3 900	6 100		5 000	3 000
Largeur de piste (pi)	200	200		150	157		150	100
Dimensions aire de trafic (pi²)		262 400		231 168				
Voies circulation (n^bre/dimensions)	3	3 500		2				
Aéronef de référence	B737	B737		Dash-8	B727			
N^bre de barrières, places de stationnement passagers	3 barr., 15 places	4		2 barr. / 36 places	4	1 barr. / 4 places		
Aérogare (aires publiques en pi²)	7 000	22 000	4 844	15 590	6 000	15 802	17 000	1 220
N^bre passereiles pour réactés	0	0	0	0	0	0	0	0

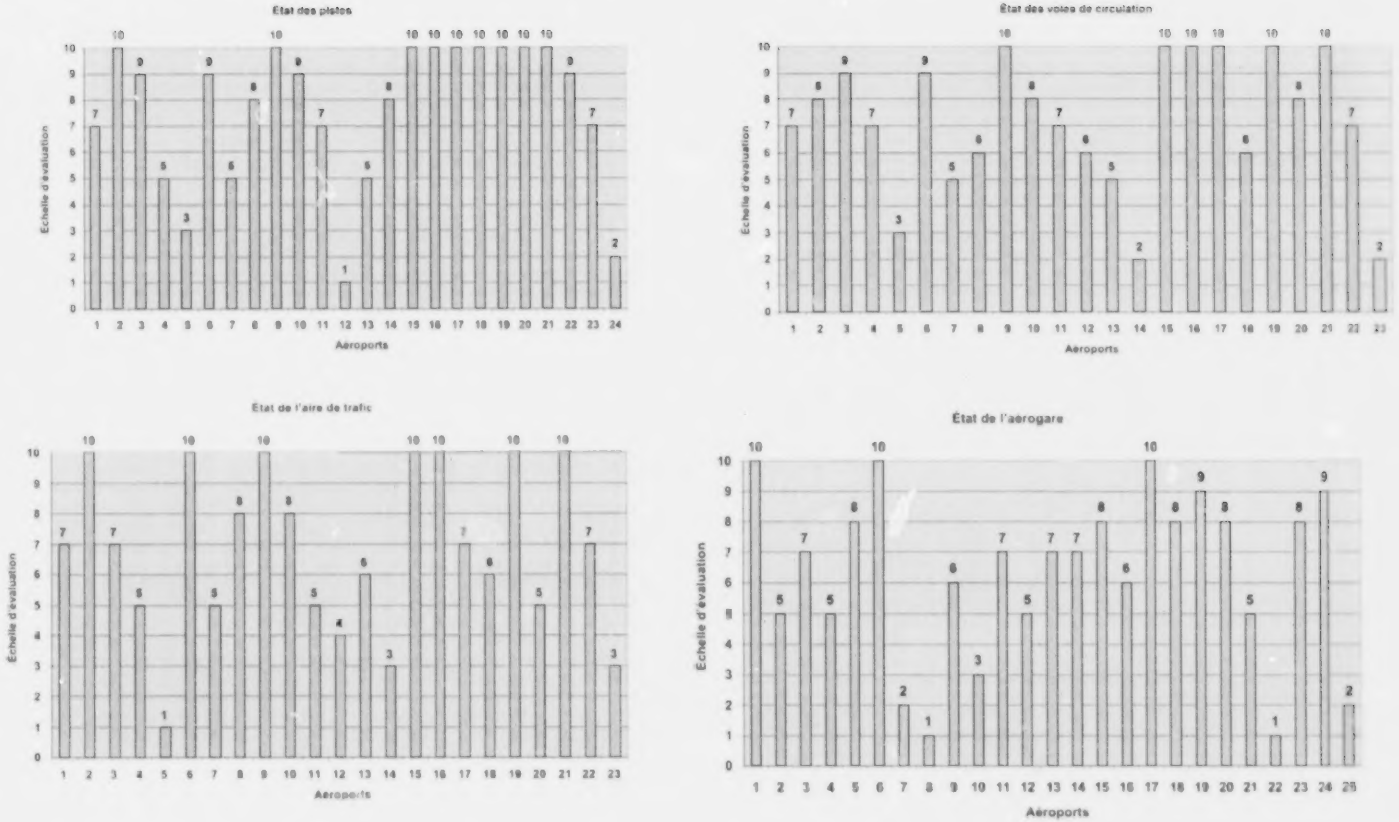
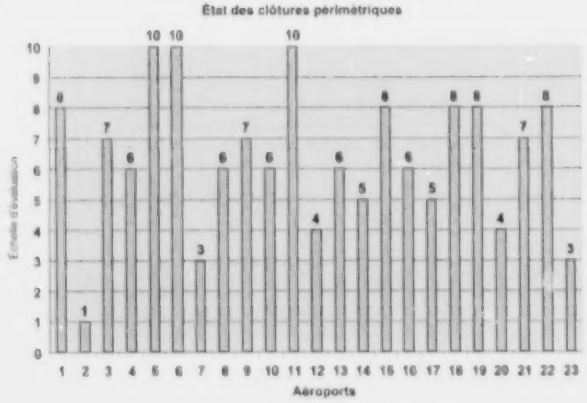
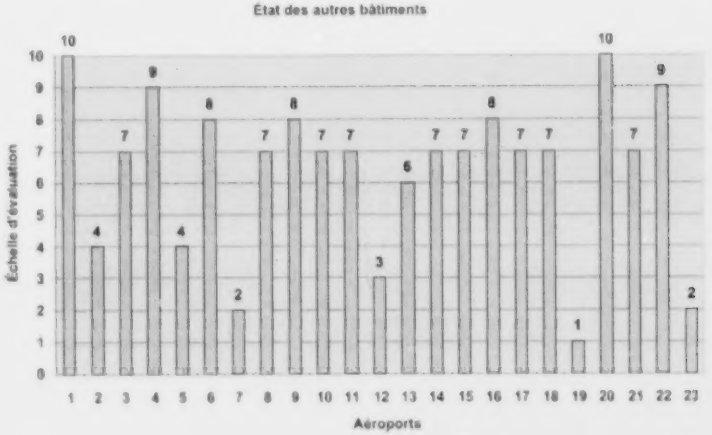
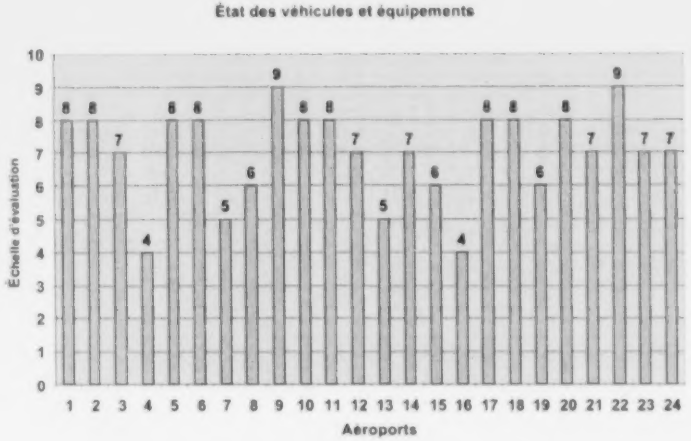


Tableau II-21. Évaluation de l'état des installations aéroportuaires, selon les informations fournies par les aéroports







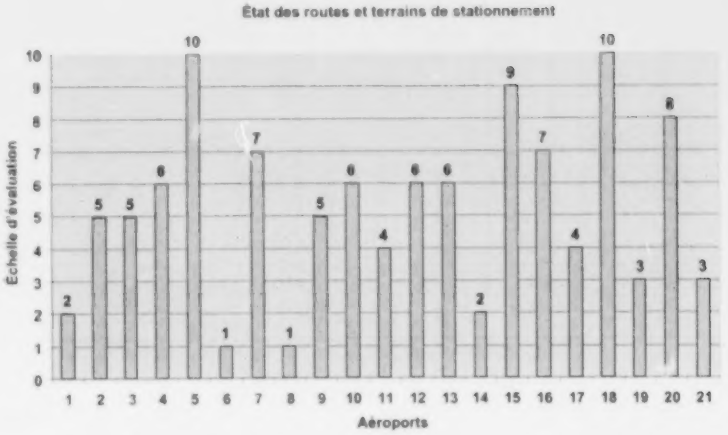


Tableau II-21. Évaluation de l'état des installations aéroportuaires, selon les informations fournies par les aéroports (suite)

Les installations sont pour la plupart en bon état.

- l'état des clôtures périmétriques est acceptable;
- les aérogares ainsi que d'autres bâtiments, véhicules et matériels sont en bon état; enfin,
- l'état des routes et des terrains de stationnement réservés aux véhicules automobiles va de passable à médiocre.

Le bon état général des aéroports s'explique en partie par le fait que la plupart d'entre eux ont reçu des subventions et des contributions du gouvernement fédéral, subventions et contributions prévues dans les protocoles de cession. Ces fonds étaient destinés dans plusieurs cas à la réfection d'installations aéroportuaires qui au moment de la cession avaient déjà dépassé leur espérance de vie. Dans plusieurs cas, le versement de cet argent a été étalé sur plusieurs années.

Demandes de financement par le PAIA, depuis 1996

Le tableau II-22 illustre le pourcentage de demandes approuvées de financement par le PAIA. Vingt aéroports ont indiqué qu'ils avaient fait appel à ce programme. En forte majorité, leurs demandes ont été approuvées. Environ 20 % de toutes ces demandes sont à l'étude. Le pourcentage élevé d'approbation des demandes n'est guère surprenant si l'on considère le fait que les aéroports admissibles présentent des projets qui satisfont aux critères du PAIA et que de plus, ce dernier a jusqu'ici disposé de fonds suffisants pour donner favorablement suite à toutes les demandes admissibles. Les aéroports exclus du programme en sont informés et ne présentent pas de demandes au PAIA. Les critères du programme sont exposés à l'annexe D.

Les projets d'expansion présentés et approuvés relèvent le plus souvent des catégories suivantes:

- installations côté piste: pistes, voies de circulation, agrandissement et réfection de l'aire de trafic, systèmes d'éclairage, systèmes d'approche de la piste;
- clôtures servant au contrôle de la faune, systèmes de contrôle aviaire;
- toiture de l'aérogare, et
- machinerie lourde: souffleurs, niveleuses, chasse-neige, balayeuses mécaniques, etc.

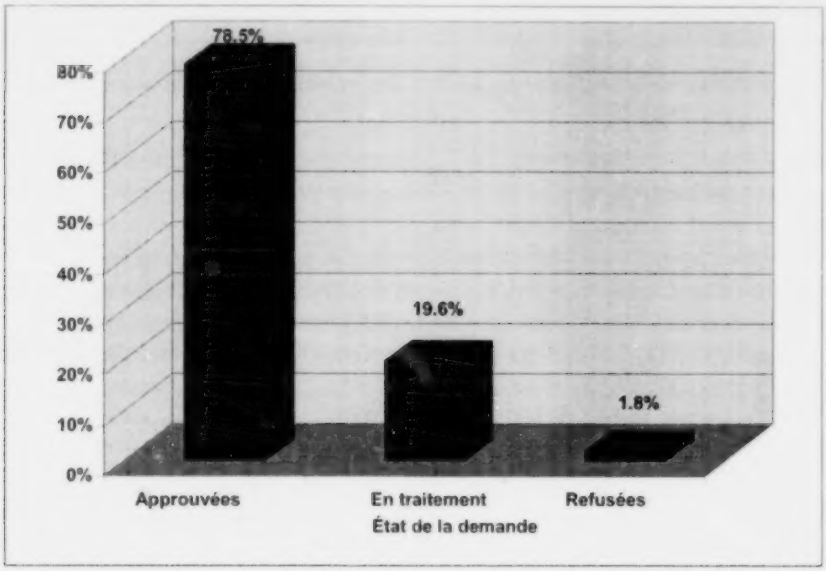


Tableau II-22. Proportion de demandes approuvées de financement par le PAIA

Jusqu'ici, ce programme et le soutien offerts par les bureaux régionaux de Transports Canada répondent aux besoins des aéroports, lesquels ont toutefois exprimé les préoccupations suivantes:

- Les exploitants des aéroports croient que le PAIA sera bientôt sous-financé. Ils craignent donc que le programme ne fasse l'objet d'un exercice national d'établissement de priorités et que conséquemment, certains projets admissibles ne puissent être financés.
- Les exploitants des aéroports visés par l'étude estiment que le programme devrait être étendu à des projets autres que ceux côté piste.
- Du point de vue des aéroports, le processus d'approbation des demandes est trop long et trop onéreux. Il faut fréquemment embaucher un consultant pour remplir les formulaires de demandes.
- Le financement des projets est accordé en se fondant sur les aéronefs qui fréquentent concrètement un aéroport. Pourtant, lorsqu'il prépare une demande de financement, l'aéroport se fonde lui sur les paramètres de conception établis pour un avion de référence de plus grandes dimensions.
- Certains aéroports estiment que d'une région à une autre, il y a manque de cohérence en ce qui a trait à l'approbation des projets,

Le PAIA a donné de bons résultats, mais d'aucuns sont préoccupés par l'avenir de ce programme.

c.-à-d. que selon la région, il est plus ou moins facile de faire approuver un projet donné.

E. Sommaire

L'examen du trafic-passagers, de la gestion, des retombées économiques et des installations des aéroports visés par la présente étude a permis d'établir les constats ci-après.

- Les aéroports étudiés ont enregistré, en 2000, un trafic de moins de 200 000 passagers embarqués et débarqués.
- En général, le trafic-passagers déclaré par les aéroports étudiés présente les caractéristiques suivantes:
  - il est stable ou décroît;
  - il compte pour plus de la moitié des mouvements d'aéronefs;
  - il est constitué à 55 % de voyageurs d'affaires;
  - il se compose en moyenne de 32 % de visiteurs en provenance de l'extérieur.
- Le fret aérien représente une activité importante dans les aéroports étudiés (poissons et fruits de mer, fournitures médicales, messageries et pièces d'équipement) et il répond à des besoins locaux et nationaux;
- Les aéroports assurent un éventail de services d'intérêt du public:
  - nombre moyen d'évacuations sanitaires: une par jour ouvrable rapportée par chacun des aéroports visés par l'étude;
  - les opérations de lutte contre les feux de forêts, pour les aéroports de cette taille, constituent une activité importante – une moyenne de 171 mouvements d'aéronefs par année.
- Les aéroports ont un impact économique marqué sur la région qu'ils desservent – ceux ayant fourni des données sur l'emploi comptent au total pour plus de 1 400 emplois directs, le personnel d'exploitation formant la plus grande proportion de ces effectifs.
- Les aéroports ont réalisé des gains d'efficience significatifs depuis la cession des aéroports de juridiction fédérale à des intérêts locaux. Le personnel d'aéroport a diminué de 31 % en moyenne.
- Les installations aéroportuaires sont en règle générale en bon état, à l'exception des routes et des terrains de stationnement pour véhicules automobiles.
- Les installations aéroportuaires ont, pour la plupart, été bâties à l'époque où la réglementation du transport aérien était en vigueur et elles sont généralement surdimensionnées par rapport aux types d'aéronefs qui les utilisent.

- Du point de vue du financement des projets d'immobilisations, le PAIA répond jusqu'ici aux besoins de ces aéroports secondaires. Cependant, certains aéroports entretiennent des inquiétudes vis-à-vis des futurs niveaux de financement du programme et du fait même, de leur viabilité.

III. SITUATION FINANCIÈRE DES AÉROPORTS SECONDAIRES

A. Revenus et dépenses

L'analyse des comptes de profits et pertes fournis par les aéroports visés par l'étude a permis d'en arriver aux déterminations ci-dessous.

- Un seul aéroport détenait des données financières relatives aux trois années précédant sa cession par Transports Canada.
- Plusieurs aéroports ont déjà profité, ou profitent toujours, de subventions et contributions accordées par Transports Canada et prévues par leurs protocoles de cession. Certaines de ces subventions et contributions s'étalaient sur quelques années et ont été prises en compte dans les résultats de l'année 2000 et de l'année 2001.
- Un petit nombre d'aéroports ne déclarent ni pertes ni profits dans leurs états financiers. Dans ces cas précis, on constate que les subventions et contributions accordées par les municipalités sont équivalentes aux pertes et qu'elles ont servi à équilibrer les comptes.
- Plusieurs aéroports ne tiennent pas compte dans leur comptabilité de l'amortissement ou de la dépréciation.
- Depuis la cession d'aéroports par le gouvernement fédéral, plusieurs de ceux-ci ont réaménagé leur structure de revenus comme suit:
  - introduction de frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) à l'appui du financement des programmes d'immobilisations;
  - introduction de frais d'utilisation par passager (FUP) pour financer les frais d'exploitation et dans la mesure du possible, les immobilisations;
  - augmentation importante des redevances d'atterrissage, et/ou
  - augmentation importante des frais d'avitaillement en carburant d'aviation ou instauration de tels frais en complément/en remplacement des redevances d'atterrissage.
- À huit aéroports gérés par une administration aéroportuaire locale, l'impôt foncier local représente une dépense importante.

Les revenus enregistrés par les aéroports peuvent être classés en trois catégories générales. Dans le tableau III-1, on présente la répartition moyenne des revenus selon ces catégories pour les aéroports qui accueillent soit plus, soit moins de 50 000 passagers embarqués et débarqués par année. Comparés aux aéroports plus petits, les aéroports plus importants comptent davantage sur leurs revenus commerciaux/de

vente au détail que sur les autres sources de revenus (subventions, etc.). Une analyse détaillée de ces catégories de revenus suit.

Les frais d'utilisation des installations aéronautiques représentent la moitié des revenus des plus petits aéroports.

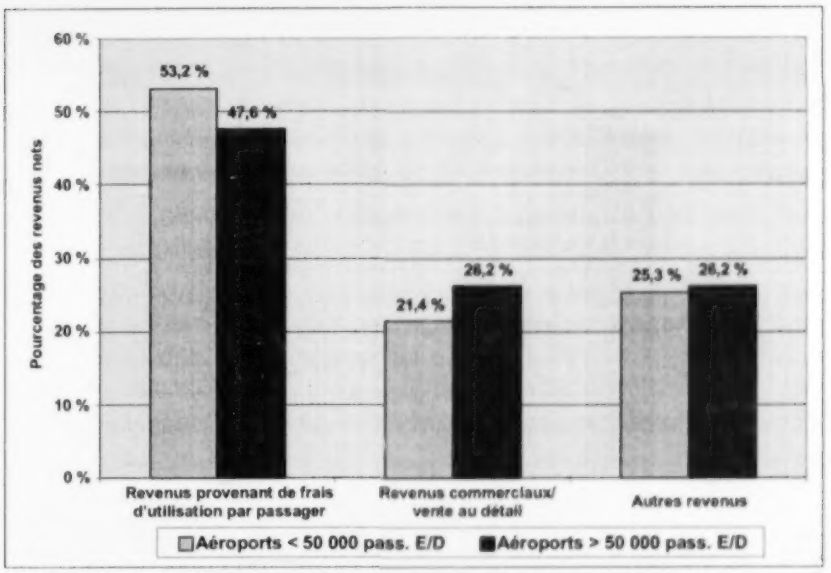


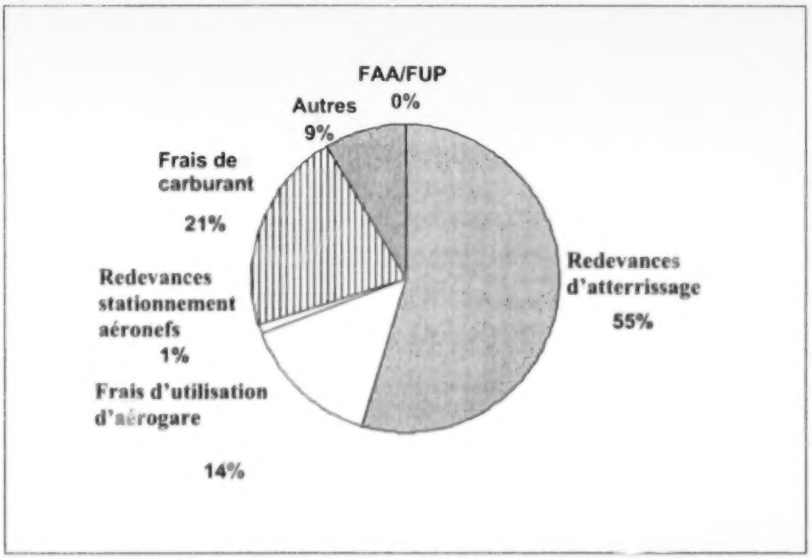
Tableau III-1. Composition des revenus annuels des aéroports fréquentés par moins de 50 000 passagers embarqués et débarqués et par les aéroports fréquentés par plus de 50 000 passagers embarqués et débarqués.

Revenus provenant de sources aéronautiques

Les tableaux III-2 et III-3 dégagent les éléments principaux qui composent la catégorie des revenus tirés d'installations aéronautiques (revenus aéronautiques) aux aéroports étudiés, que ceux-ci perçoivent ou non des frais d'améliorations aéroportuaires/frais d'utilisation par passager (FUP). Dans le cas des aéroports qui imposent des FAA/FUP, les revenus provenant de tels frais constituent 40 % des revenus totaux. Dans les cas des aéroports qui ne perçoivent pas de FAA/FUP, ce sont les redevances d'atterrissage qui constituent la proportion la plus importante des revenus.

Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) et frais d'utilisation par passager (FUP)

Onze aéroports ont rapporté percevoir en 2001 une forme ou une autre de frais d'améliorations aéroportuaires (sept aéroports en ont perçu en



Pour les aéroports sans PAA/FUP, les redevances d'atterrissage représentent habituellement plus de la moitié des revenus aéronautiques.

Tableau III-2. Composition moyenne des revenus aéronautiques des aéroports qui ne perçoivent pas de FAA/FUP (Données de 2000 communiquées par 15 aéroports)

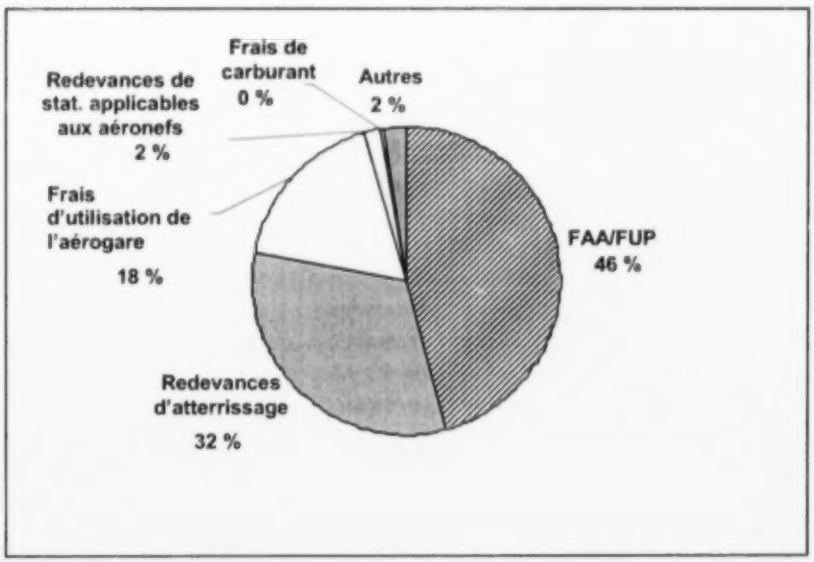


Tableau III-3. Composition moyenne des revenus aéronautiques des aéroports qui perçoivent des FAA/FUP (Données de 2000 communiquées par 7 aéroports).

La moitié des aéroports imposent des tarifs par passager.

2000) et un aéroport a adopté l'imposition de tels frais, lesquels ne sont cependant pas encore perçus. Au moins deux autres aéroports n'ont toujours pas envisagé l'imposition de tarifs établis par passager mais comptent le faire dans un avenir rapproché. Les tarifs établis par passager se situent entre 5 $ et 24 $ par embarquement (certains aéroports regroupent les frais perçus à l'embarquement et au débarquement des passagers pour calculer le montant) soit en moyenne des frais équivalant à 11,55 $ par embarquement.

Seule une infime proportion de passagers est dispensée de payer ces frais. Dans certains cas, même s'ils sont identifiés comme des frais d'améliorations aéroportuaires, les frais perçus sont destinés à combler les déficits d'exploitation; ils devraient donc être considérés comme des frais d'utilisation par passager (FUP) plutôt que comme des FAA. Un aéroport a déclaré qu'il imposait des « frais d'exploitation aéroportuaire par passager embarqué et débarqué », frais qui sont destinés exclusivement à financer les activités d'exploitation. Dans un autre cas, les transporteurs aériens perçoivent une « surtaxe d'aéroport » de 28 $, dont 24 $ par embarquement sont remis à l'aéroport.

Le tableau III-4 présente les montants des FAA ou d'autres frais semblables demandés aux passagers par les aéroports visés par l'étude.

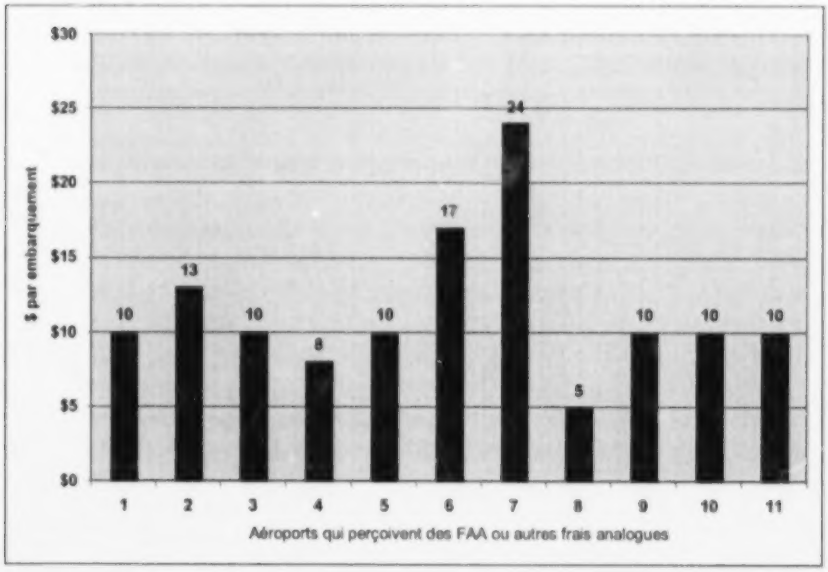


Tableau III-4. Frais d'améliorations aéroportuaires/frais d'utilisation par passager exigés par les aéroports secondaires (sur 26 aéroports, 11 percevaient en 2001 de tels frais)

Tous les aéroports qui perçoivent des FAA/FUP ont indiqué avoir instauré de tels frais au cours des quatre années qui ont suivi la cession des installations aéroportuaires par Transports Canada. La majorité d'entre eux l'ont même fait dans les deux ans qui ont suivi la cession.

Neuf aéroports ont fourni les principales raisons qui ont motivé leur décision d'appliquer des FAA/FUP:

- réduction ou élimination du déficit d'exploitation;
- de tels frais sont essentiels pour assurer la viabilité de l'aéroport, et
- financement des améliorations aéroportuaires et des services.

La position exprimée par un aéroport sur le sujet résume très clairement le dilemme financier auquel feront face, de plus en plus, les aéroports. Cet aéroport fait valoir que l'instauration des FAA/FUP était nécessaire pour « contrebalancer les dépenses d'immobilisations (pour réunir des capitaux) et pour compenser certaines dépenses d'exploitation qui surviendront lorsque les subventions arriveront à échéance, en 2003 ». La majorité des aéroports qui ont été cédés récemment par le gouvernement fédéral survivent jusqu'ici grâce à des subventions ou des contributions qui s'échelonnaient, dans certains cas, sur un certain nombre d'années. Certains aéroports ont déjà commencé à modifier leur structure de revenus et sont en voie d'imposer des FAA/FUP afin d'augmenter leurs revenus lorsque les subventions prendront fin.

Les frais d'utilisation par passager sont utilisés autant pour financer l'exploitation de l'aéroport que les projets d'immobilisations.

Plusieurs raisons peuvent expliquer le fait que certains aéroports n'ont toujours pas instauré des frais d'utilisation par passager (le questionnaire ne demandait aucune explication à ce sujet), parmi lesquelles:

- la crainte de provoquer la diminution ou la disparition d'un service aérien;
- la concurrence des autres modes de transport;
- pour les aéroports qui disposaient de ressources destinées à faciliter la transition, le besoin d'imposer de tels frais ne s'est pas fait encore sentir, et
- pour les plus petits aéroports secondaires, les revenus éventuels que pourraient générer les FAA/FUP sont insuffisants pour surmonter l'ampleur des pertes enregistrées.

Revenus tirés de sources commerciales/vente au détail

Comme l'illustre le tableau III-5, on note entre les aéroports des différences importantes sur le plan des revenus tirés de sources commerciales.

- Les revenus tirés de la location de terrains constituent la plus grande part des revenus de sources commerciales/vente au détail dans la majorité des aéroports secondaires; suivent de près les revenus tirés de concessions à l'aérogare, des terrains de stationnement réservés aux véhicules automobiles et de la location de bureaux.
- Certains aéroports intègrent les revenus tirés de concessions de distribution de carburant aux revenus tirés de sources commerciales, et non pas aux revenus aéronautiques; dans le cas de ces aéroports, ce sont les revenus commerciaux qui sont les plus importante.
- Seul un petit nombre d'aéroports ont rapporté une proportion importante de revenus provenant de la location de voitures.

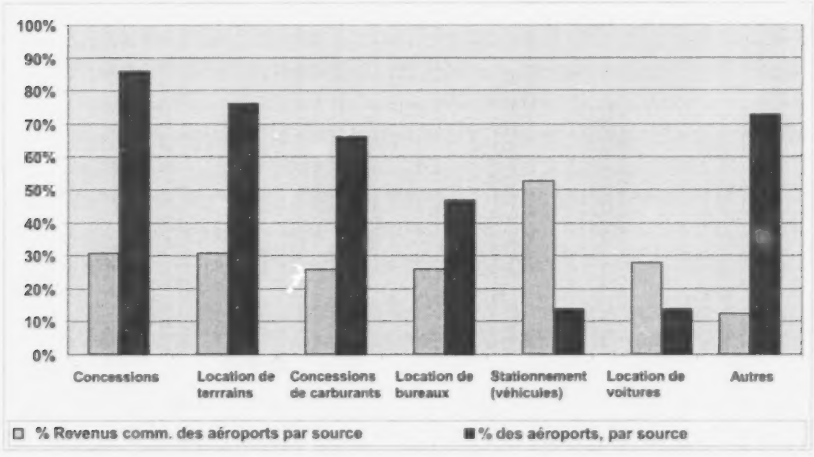


Tableau III-5. Contribution moyenne aux revenus commerciaux, par source, aux aéroports ayant déclaré des revenus de cette nature

Autres revenus

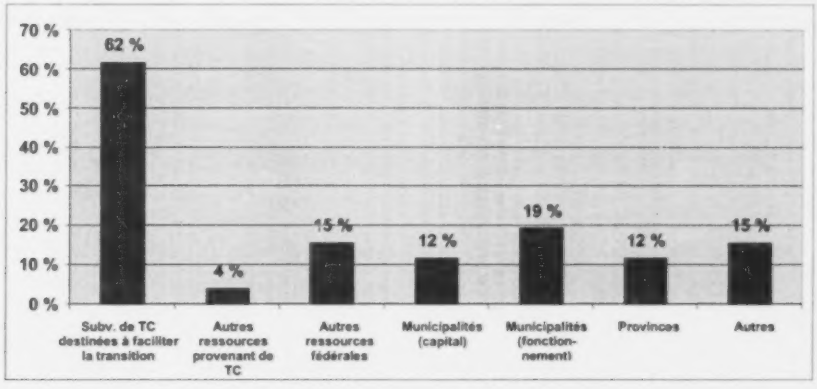
La catégorie «Autres revenus» englobe les subventions et contributions, le produit de la vente d'actifs, les intérêts créditeurs, les revenus provenant de contrats de service, etc. Des 22 aéroports qui ont fourni des données sur le sujet, 17 dépendent des revenus de cette nature pour

atteindre le seuil de rentabilité ou pour diminuer leurs pertes d'exploitation. Depuis quelques années, ce sont les subventions et les contributions qui forment la proportion la plus élevée des revenus de cette catégorie. Dès que les subventions accordées par Transports Canada pour faciliter la transition prendront fin, cette catégorie perdra beaucoup de son importance.

Sources externes de financement

Dix-sept des aéroports visés par l'étude s'appuient sur une forme ou une autre d'aide financière externe qui leur permet de financer leurs investissements ou leurs frais d'exploitation, ou les deux (en plus du financement provenant du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, administré par le gouvernement fédéral – PAIA).

Le tableau III-6 indique le pourcentage d'aéroports secondaires qui bénéficient ou ont bénéficié d'aide extérieure pour financer leurs immobilisations ou leurs frais d'exploitation.



Un financement externe est nécessaire pour la plupart des plus petits aéroports.

Tableau III-6. Pourcentage des aéroports qui bénéficient d'une aide financière externe autre que celle du PAIA, par type de financement (2001)

Seize des aéroports visés par l'étude ont reçu des subventions de la part de Transports Canada, subventions prévues en vertu de leur protocole de cession. Ces subventions ont servi à la réfection des installations qui étaient vétustes au moment de la cession ainsi qu'à éponger les déficits d'exploitation. Dans le cas de certains aéroports, les subventions s'échelonnaient sur plusieurs années et l'exploitation de plusieurs d'entre eux n'a toujours pas été assurée pendant une seule année sans le soutien financier du gouvernement fédéral.

Certains aéroports n'ont pas encore été exploités sans le soutien financier du gouvernement fédéral.

L'aide des municipalités vient au deuxième rang des sources externes de financement. De plus, les frais d'exploitation d'un aéroport secondaire de l'Ouest sont couverts exclusivement par l'aide financière d'intervenants locaux du secteur de l'industrie du tourisme.

Dépenses, par type

Les coûts en main d'œuvre demeurent le poste de dépenses le plus important.

À l'examen de la composition des frais d'exploitation, on constate que même si la plupart des aéroports secondaires ont réduit leurs dépenses en personnel au fil des années qui ont suivi la cession des aéroports, il demeure que les dépenses en salaires et avantages sociaux constituent encore l'élément le plus important de leurs frais d'exploitation, ces dépenses représentant une proportion moyenne de 40 % desdits frais d'exploitation déclarés par les aéroports (Tableau III-7). Les autres types de dépenses les plus importantes concernent les équipements et réparations, les services d'utilité publique et le carburant. La catégorie «Autres» qui figure au tableau s'entend des contrats de gestion, des assurances, du remboursement d'intérêts, des télécommunications et de diverses autres dépenses. Les états financiers soumis par les aéroports visent les années 2000 et 2001 et ils ne tiennent pas compte de l'augmentation des primes d'assurance que les aéroports ont dû absorber après le 11 septembre 2001. Dans les faits, plusieurs aéroports sont exploités selon la méthode de la comptabilité de caisse, de sorte que ni la dépréciation, ni l'amortissement ne sont pris en compte dans le calcul des profits et pertes. Cette dépense représente pourtant plus de 12 % de celles déclarées par les aéroports qui ont fourni des données sur le sujet.

Plusieurs des plus petits aéroports sont exploités d'après la méthode de la comptabilité de caisse.

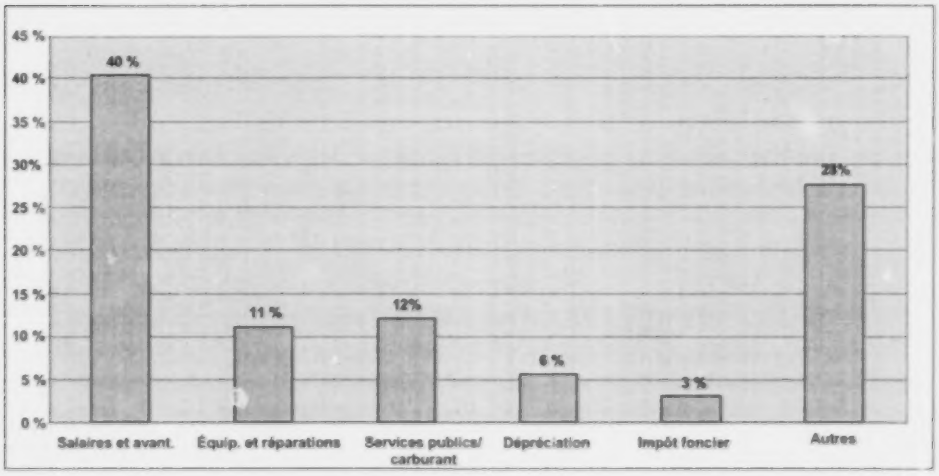
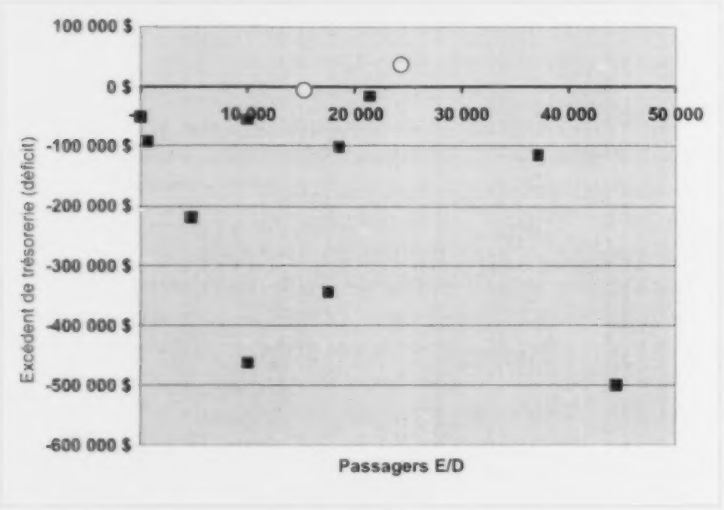


Tableau III-7. Répartition moyenne des frais d'exploitation déclarés par les aéroports (données fournies par 22 aéroports)

B. Mouvements de trésorerie

On entend par mouvements de trésorerie les recettes nettes provenant de l'exploitation. Ils sont obtenus à partir de l'état des revenus, auxquels on ajoute les postes hors trésorerie (dépréciation, amortissement, etc.). Les mouvements de trésorerie sont une mesure importante de la viabilité à court terme et de la capacité à amortir une dette. Le tableau III-8 donne un aperçu des mouvements de trésorerie en 2000, sans les subventions et contributions, dans les aéroports qui accueillent moins de 50 000 passagers embarqués et débarqués (E/D), respectivement.



Seul un des aéroports accueillant moins de 50 000 passagers affiche un excédent de revenus à l'exploitation.

Tableau III-8. Mouvements de trésorerie en 2000 des aéroports qui accueillent moins de 50 000 passagers E/D, avant calcul des subventions et contributions (données provenant de 12 aéroports). Les aéroports identifiés par un carré rouge ne perçoivent pas de FAA/FUP et ceux qui le font sont indiqués par un cercle jaune. (L'aéroport qui enregistre un excédent a fourni des données pour 2001, car les données de 2000 n'étaient pas disponibles).

Pour ces aéroports, il s'agit en réalité de revenus avant intérêts, taxes, impôts, amortissement et dépréciation, car seuls quelques aéroports doivent acquitter des charges d'intérêts, qui sont au demeurant très peu élevées. De ces aéroports, un seul enregistre un excédent de trésorerie

provenant de ses activités d'exploitation; en outre, cet aéroport est l'un des deux aéroports de moins de 50 000 passagers E/D qui perçoit des frais d'utilisation par passager (un troisième aéroport de cette même catégorie a instauré en 2001 des FAA/FUP).

Le tableau III-9 illustre l'impact qu'aurait l'intégration des subventions et contributions aux résultats nets d'exploitation de ces mêmes aéroports. Le cas échéant, plusieurs aéroports qui accueillent moins de 50 000 passagers E/D enregistreraient des mouvements de trésorerie qui leur permettraient d'atteindre ou presque le seuil de rentabilité. Cependant, les subventions dont bénéficient un grand nombre d'aéroports secondaires sont principalement accordées par TC dans le but de faciliter le processus de cession de ces mêmes aéroports; ces subventions sont maintenant échues ou elles le seront d'ici quelques années.

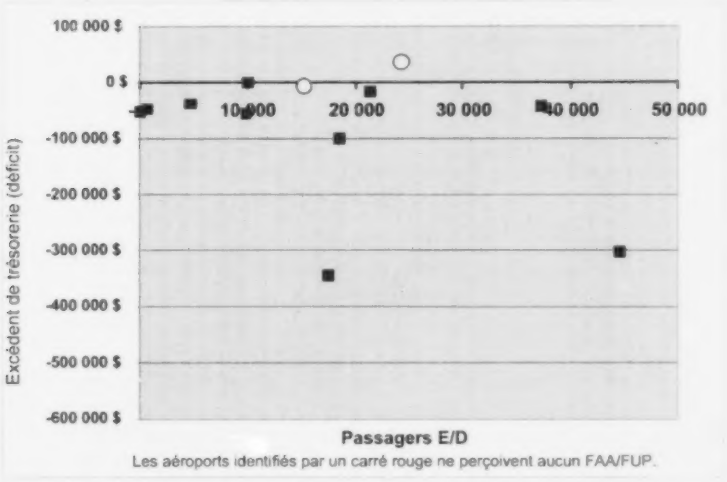


Tableau III-9. Mouvements de trésorerie en 2000 des aéroports accueillant moins de 50 000 passagers E/D, après calcul des subventions et contributions (données de 12 aéroports). Les aéroports identifiés par un carré rouge ne perçoivent pas de FAA/FUP et ceux qui le font sont indiqués par un cercle jaune. (L'aéroport qui enregistre un excédent a fourni des données pour 2001, car les données de 2000 n'étaient pas disponibles).

Le tableau III-10 illustre les mouvements de trésorerie des aéroports visés par l'étude et accueillant plus de 50 000 passagers E/D par année, exclusion faite des subventions et contributions. Ce groupe démontre une santé financière sensiblement meilleure que celle du groupe précédent puisque cinq des 12 aéroports affichent un surplus.

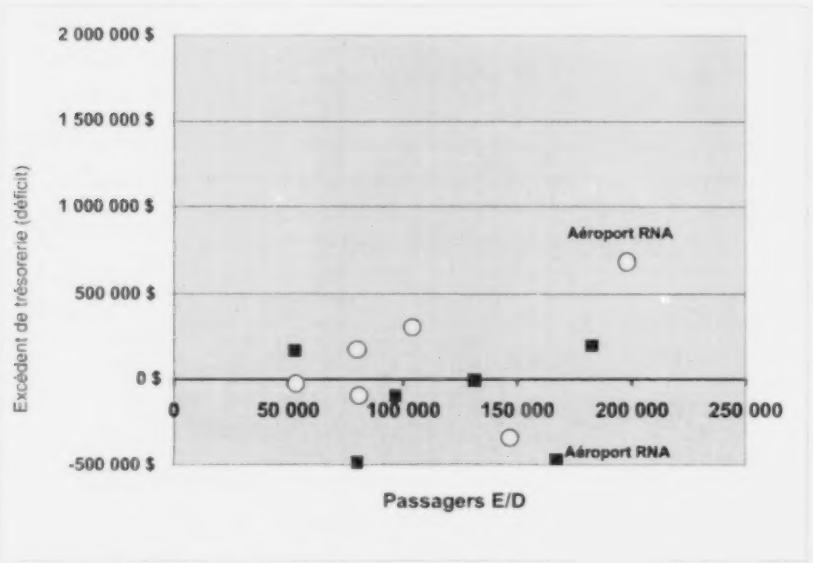


Tableau III-10. Mouvements de trésorerie en 2000 des aéroports accueillant plus de 50 000 passagers E/D, avant subventions et contributions (données provenant de 12 aéroports). Les aéroports identifiés à l'aide d'un carré rouge ne perçoivent pas de FAA/FUP; ceux qui perçoivent ces frais sont indiqués par un cercle jaune.

Le tableau III-11 montre la situation, sur le plan de l'exploitation, du groupe des aéroports qui reçoivent des subventions et contributions. Lorsqu'on tient compte de ces sources externes de financement, 8 des 12 aéroports affichent un excédent à l'exploitation.

Si on examine l'ensemble des aéroports visés par l'étude, on constate que 18 des 24 aéroports ayant fourni des données financières détaillées enregistrent un déficit de trésorerie avant subventions et contributions. Sur les 6 autres aéroports qui rapportent un excédent à l'exploitation, on compte un aéroport du RNA.

Sans sources externes de financement, seulement 6 aéroports rapportent un excédent à l'exploitation.

La Politique nationale des aéroports déposée en 1994 par Transports Canada (TP12163F) fait état des pertes enregistrées en 1992 par les aéroports visés par la présente étude (il s'agissait exclusivement de déficits d'exploitation). Pour 25 des aéroports ayant fourni des données sur le sujet, les déficits enregistrés en 1992 totalisaient 18,4 millions $. En 2000, sous le régime d'exploitation des aéroports par des intérêts locaux, le déficit combiné se montait à 6,2 millions $. Le trafic enregistré par les aéroports étudiés a dans les faits diminué de 16 % au cours des 10 dernières années; l'évolution des résultats à l'exploitation s'explique donc ainsi:

- gains en efficience grâce à l'exploitation locale, et
- pendant les derniers années d'exploitation des aéroports par Transports Canada, une diminution des services de sauvetage/de lutte contre les incendies d'aéronefs avait été constatée.

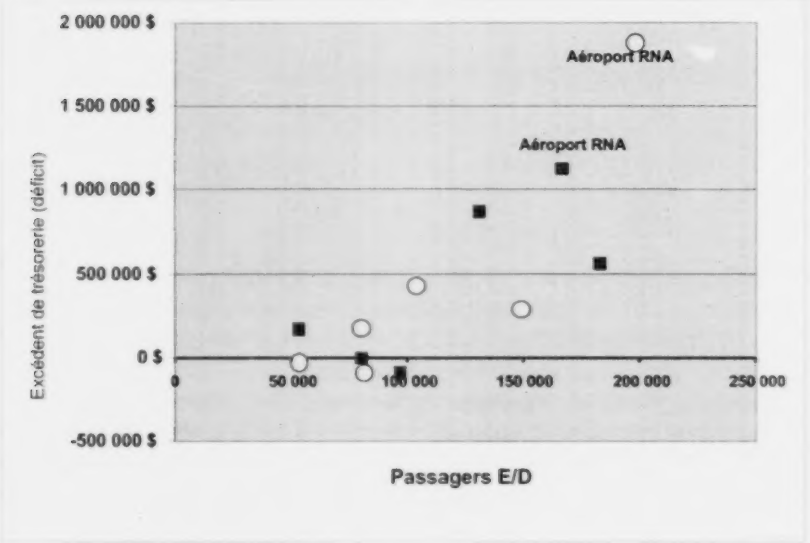


Tableau III-11. Mouvements de trésorerie en 2000 des aéroports qui accueillaient plus de 50 000 passagers E/D, après subventions et contributions (données communiquées par 12 aéroports). Les aéroports identifiés par un carré rouge ne perçoivent pas de FAA/FUP; ceux qui perçoivent ces frais sont indiqués par un cercle jaune.

C. Éléments d'actif et de passif, par type

À plusieurs aéroports secondaires, la comptabilisation des immobilisations se résume trop souvent à peu de choses. La plupart des aéroports secondaires ne calculent par régulièrement la valeur de leurs immobilisations. Dans plusieurs cas, ces immobilisations sont comptabilisées avec celles de la municipalité que dessert l'aéroport.

Au total, 10 aéroports ont fourni des bilans suffisamment étoffés pour permettre une analyse. Les principaux éléments qui se dégagent de cette analyse sont exposés ci-après.

- Souvent, les immobilisations les plus appréciables que comptent les aéroports, en l'occurrence les terrains et les installations côté piste, ne sont pas comptabilisées dans les états financiers.
- La plupart des aéroports n'ont pas de dette à long terme à rembourser (voir section suivante). C'est pourquoi l'avoir propre équivaut souvent à la différence entre le total de l'actif et le passif à court terme. Dans d'autres cas, l'actif à long terme n'apparaît pas dans les états financiers.
- Plusieurs aéroports ont vu leur avoir propre augmenter au cours des quatre dernières années. Certains aéroports incluent l'infrastructure subventionnée dans l'ensemble des immobilisations, mais ils ne comptabilisent l'amortissement d'aucune de ces dernières.
- Certains aéroports se servent des subventions et contributions pour équilibrer leurs états financiers (états des revenus et bilans). Dans de tels cas, les bilans n'affichent aucun avoir propre.

Dette à long terme

Seuls trois des 26 aéroports visés par l'étude ont indiqué qu'ils avaient des dettes à long terme. Ces trois aéroports sont exploités par une autorité aéroportuaire locale. Les lois et règlements provinciaux qui empêchent les municipalités de contracter et d'accumuler des dettes expliquent sans doute cette situation.

Les aéroports ont fourni certaines explications relativement à leur dette à long terme:

- «La dette à long terme correspond au prix d'achat des installations, tel qu'indiqué dans l'acte de vente en date du 1er mars 1999, et est remboursable en sept versements égaux.»

- «Billet ne portant pas intérêt de 1 591 639 $ pour l'achat d'immobilisations et de produits non durables. Remboursable dans une période de sept ans».

Compte tenu du coût des infrastructures aéroportuaires, la capacité de contracter des dettes à long terme revêt donc beaucoup d'importance dans l'optique de la viabilité financière à long terme des plus petits aéroports secondaires. Dans le passé, les subventions et contributions fédérales étaient versées sous la forme d'un versement unique sinon de versements étalés sur la période de réalisation des projets. En règle générale, on ne s'attend pas à ce qu'une entité commerciale viable finance directement ses investissements par le biais de ses activités d'exploitation (autrement dit sans emprunter). Dans cette perspective, ajoutons simplement qu'il sera difficile, pour les aéroports, de le faire.

La capacité des aéroports administrés par une municipalité de financer leurs futurs investissements non admissibles au PAIA deviendra une question importante pour assurer leur viabilité. S'il est impossible pour ces aéroports d'emprunter pour leur propre compte, les options qui se présentent aux municipalités propriétaires sont donc:

- de financer les investissements à partir des mouvements de trésorerie et de la réserve. Il est généralement très difficile de le faire pour toutes les entreprises;
- de chercher à obtenir du financement du côté de la municipalité pour le développement aéroportuaire, ou
- de transférer l'exploitation de l'aéroport à une administration aéroportuaire locale, pour ainsi retrouver une capacité d'emprunt et ce même si les frais d'exploitation découlant de l'impôt foncier municipal augmenteront.

Un exemple intéressant
Afin d'évaluer la répercussion des pertes d'exploitation et des investissements en capitaux autres que du PAIA sur les taxes municipales, un aéroport de 18 000 passagers E/D a été examiné. Avec une population de 12 000 habitants, le revenu total tiré des taxes municipales est d'environ 6 million $/année. Le déficit d'exploitation de l'aéroport représente 6 % (soit 360 000 $) du compte de taxes municipales. Si une nouvelle aérogare pour passagers était requise, elle coûterait environ 4 millions de dollars (une aérogare modeste) et le service de la dette combiné au déficit d'exploitation représenterait environ 14 % du budget municipal. Il est donc évident que cet aéroport est un facteur fiscal important au plan local.

D. Sommaire

À la lumière de l'examen de la situation financière des aéroports visés par l'étude, on constate que:

- malgré un trafic stable ou à la baisse à plusieurs aéroports secondaires, les revenus ont augmenté de façon notable au cours des dernières années, sans compter que la moitié des aéroports ont instauré des frais d'utilisation par passagers ou sont en voie de le faire;
- malgré la diminution des frais d'exploitation, obtenue en grande partie par le biais d'une réduction des effectifs, les coûts en main-d'œuvre demeurent l'élément de coût unique le plus important des frais d'exploitation de base des aéroports;
- avant subventions et contributions, 18 des 24 aéroports ayant fourni des données financières détaillées ont enregistré en 2000 un déficit d'exploitation;
- après subventions et contributions, 15 aéroports sur 24 ont enregistré en 2000 un déficit d'exploitation;
- le financement versé par Transports Canada afin de faciliter la transition a permis à ce groupe d'aéroports d'échapper à la faillite, mais les ressources financières en question s'amenuisent, et
- dépourvus de capacité d'emprunt, les aéroports secondaires exploités par les municipalités ne peuvent financer leurs investissements, ce qui, sans soutien financier extérieur, limite leur capacité de fonctionnement et d'expansion.

IV. L'AVENIR DES AÉROPORTS

A. Évolution du contexte réglementaire

Sous-partie 308 du RAC

Depuis trois ans, l'augmentation projetée des services d'intervention d'urgence (sous-partie 308 du RAC) est source d'inquiétudes pour les aéroports secondaires. En 1999, Transports Canada proposait en effet d'instaurer certains changements qui entraîneraient des hausses considérables des coûts en matériel, en main-d'œuvre et en formation, de manière que les aéroports secondaires soient en mesure d'assurer les services d'urgence voulus. Aucune évaluation des risques n'a été menée pour étayer les changements proposés.

Le Conseil des aéroports du Canada et l'Association du transport aérien du Canada ont commandé conjointement une étude des répercussions éventuelles du projet de règlement[1]. À l'époque, l'étude concluait que l'impact des changements proposés sur les aéroports secondaires pourrait s'élever jusqu'à 33 millions $ par année, entraînant du même coup une hausse de 35 % à 43 % des dépenses d'exploitation des aéroports.

Si elle est appliquée, la sous-partie 308 réduira la viabilité des aéroports.

La sous-partie 308 du RAC a entre-temps été modifiée à la lumière de représentations faites par l'industrie et dans sa forme actuelle, elle aura moins d'incidences sur l'industrie. En juin 2002, la sous-partie a été publiée dans la Gazette du Canada et, même si le règlement final allège l'éventuel fardeau financier des plus petits aéroports secondaires, celui-ci se traduira néanmoins par de nouveaux coûts élevés pour certains autres aéroports. Dix des aéroports visés par l'étude – qui n'ont toujours pas apporté les changements nécessaires pour assurer les services d'intervention d'urgence prévus par la sous-partie 308 – devront selon les estimations des aéroports engager en moyenne des dépenses initiales de 225 000 $ et par la suite des dépenses de 142 000 $ par année.

Réglementation de la sécurité dans les aéroports

Depuis septembre 2001, le Canada a décidé d'accroître la sécurité dans les aéroports. Quatre-vingt-neuf aéroports seront directement touchés par les nouvelles exigences. Toutefois, pour nombre d'aéroports

[1] Sypher:Mueller International Inc., *The Impact of Increased Emergency Services Requirements on Smaller Airports,* août 1999, étude préparée pour CAC/ATAC.

secondaires, le gouvernement fédéral aura recours à une taxe sur le transport aérien pour régler les coûts globaux des mesures supplémentaires de sécurité. Le 1er avril 2002, des frais de 24 $ par billet aller-retour sont entrés en vigueur.

Pour les aéroports secondaires, l'impact des changements adoptés en matière de sécurité et aux frais qui s'y rattachent prendra plusieurs formes:

L'imposition des nouveaux frais au titre de la sécurité influera sur la demande aux plus petits aéroports et sur leur viabilité.

- Une baisse de la demande en raison de la hausse des coûts des voyages aériens (se reporter à la sous-section B – Élasticité de la demande, ci-dessous). L'étendue de cette baisse variera d'un aéroport à l'autre et sera fonction de la distance séparant la clientèle de passagers des principaux marchés d'origine et de destination, de la proximité des aéroports américains desservant la région et de la disponibilité d'autres moyens de transport.
- L'éventuelle nécessité, pour les passagers en provenance d'un aéroport secondaire et effectuant une correspondance à un aéroport important, de devoir ramasser leurs bagages et les réenregistrer du fait que dans plusieurs aéroports secondaires les bagages échappent aux contrôles de détection des explosifs.

Autres modifications réglementaires

D'autres nouvelles mesures réglementaires pourraient contribuer à une hausse des coûts et à un déclin de la viabilité des aéroports secondaires.

La sous-partie 308 du RAC de même que la refonte des procédures de sécurité aéroportuaires ne sont que deux des nombreux changements réglementaires pouvant contribuer à une hausse des dépenses d'exploitation des aéroports. Transports Canada examine progressivement des autres règlements sur les aéroports dont traite le TP312 (*Aérodromes – Normes et pratiques recommandées*)[2] et propose de nouvelles modifications dans plusieurs domaines, dont le contrôle de la faune et l'entretien hivernal des installations. L'exercice auquel se livre Transports Canada donnera vraisemblablement lieu à des changements réglementaires additionnels.

Certes, les aéroports s'inquiètent des incidences de ces modifications réglementaires en termes de hausse de coûts. Comme le faisait valoir le chapitre III, la plupart de ces aéroports sont exploités à perte de sorte que les augmentations de coûts auxquelles on peut s'attendre devront en définitive être absorbées par les usagers, à la faveur d'une hausse de frais, ou par d'autres instances, sous forme d'octroi de subventions accrues. La possibilité d'imposer des frais aux usagers est régies par les

[2] TP312 *Aérodromes - Normes et pratiques recommandées*, quatrième édition, Transports Canada, 1993.

lois du marché: lorsque des coûts de transport aérien augmentent, la demande décline.

B. Élasticité de la demande

La loi de la demande est un principe économique fondamental, à savoir que la quantité demandée d'un bien est inversement proportionnelle à son prix. Aussi, plus le prix des transports aériens augmentera, plus la demande en services de cette nature diminuera, et inversement. Dans le cas du transport aérien, la sensibilité des consommateurs aux prix s'évalue en calculant le pourcentage des variations qu'entraînent dans la consommation de services de transport aérien (la demande) un écart de 1 % du coût monétaire ou d'autres paramètres, dont la qualité ou la capacité du service.[3] Le « prix » se définit comme *les coûts apparents d'utilisation* et se résume généralement au coût monétaire (tarifs, taxes, frais), mais il peut aussi tenir compte de coûts non monétaires, par exemple la durée de voyage.

Les données présentées ci-dessous appuient la conclusion selon laquelle les Canadiens sont sensibles aux changements de prix des billets d'avion.

- Une étude publiée en 1994[4] montre, après analyse de données en dollars constants pour la période de 1962 à 1992, que l'élasticité du PIB chez les transporteurs canadiens devrait correspondre à 1,224 et l'élasticité des prix, à -1,028. Cela signifie que pour chaque hausse de 1 % du PIB, les services assurés par les transporteurs aériens canadiens augmentaient de 1,22 %. Cependant, chaque fois que le prix du billet d'avion augmente de 1 %, la demande, elle, décroît de 1,03 %.

- En janvier, le Federal Reserve Board des État-Unis a publié une *Board Economic Letter,* en l'occurrence une étude sur la concurrence et la réglementation dans l'industrie du transport aérien[5]. Cette étude, qui utilisait des données de 1999, indiquait que par habitant les Canadiens ont deux fois moins recours à l'avion que les Américains. L'économiste qui a signé cette étude mentionne que les tarifs aériens sont demeurés inchangés au Canada, tandis que les tarifs en vigueur aux États-Unis ont chuté de plus de 40 % depuis 1983. Ces conclusions confirment les travaux récents du Professeur William Jordan.

Au Canada, la demande en déplacements par habitant est inférieure de moitié à celle des États-Unis, résultat des coûts élevés du transport.

[3] Transportation Elasticities - *How Prices and Other Factors Affect Travel Behaviour*, online TDM Encyclopedia, Victoria Transport Policy Institute.

[4] *Relative Impact of Income and Price on Scheduled Passenger Traffic in the U.S. and Canada*, par William A. Jordan, York University, 1994.

[5] Federal Reserve Bank of San Francisco (FRBSF) Economic Latter Number 2002-01, January 19, 2002, *Competition and Regulation in Airline Industry*, par Gautam Gowrisankaran, Economist.

- Lorsqu'on utilise les données du Centre des statistiques de l'aviation[6] de Statistique Canada, on observe que le prix moyen du billet d'avion d'un vol régulier a augmenté de 8,6 % de 1998 à 1999, tandis que les revenus moyens tirés du nombre de passagers-milles n'ont augmenté que de 0,5 %.

Plusieurs autres facteurs peuvent faire varier la sensibilité des consommateurs aux prix.

- **Qualité, prix et autres options d'itinéraire, de moyens de transport et de destination (solutions de rechange)** – La sensibilité aux prix tend à s'accentuer lorsque d'autres options de transport (itinéraires, moyens de transport et destinations de rechange) de bonne qualité et abordables sont offertes. Au Canada, les passagers fréquentant les aéroports locaux et régionaux doivent bien souvent faire des choix. Ils peuvent par exemple décider de ne pas effectuer le voyage prévu ou encore d'emprunter un autre moyen de transport (train ou automobile). Dans certaines provinces, on retrouve parfois plusieurs aéroports locaux ou régionaux à l'intérieur d'une région géographique peu étendue, ce qui accroît d'autant la possibilité qu'un voyageur aérien utilise d'autres aéroports pour répondre à ses besoins en déplacements.

  Des données australiennes démontrent que pour les courts trajets de moins de 200 km, une augmentation de 10 % des tarifs aériens provoque une baisse de 25 % de la demande. Pour les trajets de plus de 200 km, la même augmentation tarifaire entraîne un déclin de 6 %[7] notamment dans le cas des trajets plus courts, pour lesquels il existe presque toujours des solutions de rechange.

L'imposition de frais au titre de la sécurité contribuera à réduire la demande aux plus petits aéroports

Dans la foulée de ce qui précède, notons que l'incidence de la hausse des coûts réels de transport aérien variera considérablement d'un aéroport à un autre. À eux seuls, les frais de sécurité aéroportuaires comptent pour 5 % environ du tarif moyen au Canada. Pour les trajets effectués depuis les aéroports secondaires, ce pourcentage sera vraisemblablement plus élevé et on peut donc s'attendre à ce que les incidences sur le trafic soient importantes. À certains aéroports secondaires, l'élasticité pourrait être aussi prononcée que celle calculée d'après les données australiennes. En revanche, l'impact sera moindre dans les aéroports éloignés.

---

[6] Aviation civile canadienne 1999, N° 51-206-XIB au catalogue, Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada

[7] Tableau 1A03 - *BTE Transport Elasticities Database*; Source BTE (1986b, tableaux 4.3 et 4.4, p. 37 et 40).

- **Type de changement de prix.** Selon leur type, les frais imposés aux consommateurs influeront différemment sur les habitudes de déplacement de ces derniers. Les frais d'utilisation par passager ou les taxes pourraient influencer le choix d'itinéraire d'un voyageur. Par exemple, dans la région de Vancouver, lorsque la TPS a été imposée sur les voyages par avion à destination des États-Unis, on a assisté à une hausse de 36 % du nombre de voyageurs de Vancouver qui se rendaient par la route aux États-Unis pour amorcer leur vol vers la destination voulue des États-Unis[8].

- **Type de voyage et de voyageur.** L'élasticité de la demande semble moins marquée dans le cas des voyages d'affaires et des déplacements journaliers que pour les voyages de loisir ou d'agrément. Les voyages effectués en semaine et ceux effectués en fin de semaine peuvent présenter une élasticité fort différente. Les voyageurs jouissant d'un revenu élevé sont enclins à faire montre d'une moindre sensibilité aux prix que les voyageurs à revenus plus modestes.

  En ce qui a trait aux voyages aériens régionaux et locaux effectués au Canada, la sensibilité aux prix dépendra de l'objet du voyage – certains aéroports accueilleront un pourcentage élevé de voyageurs d'affaires, tandis que d'autres desserviront une clientèle majoritairement composée de touristes. De plus, lorsque le transport par avion est le seul moyen d'accès à une collectivité, les consommateurs se montrent moins sensibles aux prix.

  Nombre de collectivités s'inquiètent de l'incidence de l'augmentation des coûts de transport aérien sur le tourisme. Une importante proportion de la clientèle touristique est très sensible aux prix du fait qu'elle dispose d'une vaste gamme de solutions de rechange. – Allons-nous pêcher dans le Nord du Manitoba ou au Wisconsin? Et puis tout d'abord, allons-nous vraiment pêcher ou bien choisissons-nous une autre activité? – La viabilité des services de transport aérien dans les petites collectivités est souvent vulnérables aux très faibles fluctuations du trafic-passagers. Pour les transporteurs aériens exploitant des aéronefs d'une capacité de 19 ou 36 passagers, toute baisse de un ou deux passagers seulement par voyage peut transformer un surplus à l'exploitation en déficit.

Pour les petits transporteurs, la perte de 1 ou 2 passagers par vol pourrait se traduire par un déficit d'exploitation

Les exploitants d'aéroport, à l'instar des transporteurs aériens, n'ont d'autres choix que de suivre de près les revenus qu'ils tirent d'activités aéronautiques. Une augmentation des coûts de transport aérien ne peut

[8] Sypher:Mueller International. *The Impact of GST on Transborder Air Travel*, for the Air Transportation Association of Canada, 1992.

se traduire que par une diminution du trafic et en bout de ligne, par une réduction des revenus des aéroports.

C. Prévisions financières simulées – Aéroports regroupés selon le trafic et le type de gouvernance

Pour brosser un tableau actuel et futur de la santé financière des aéroports visés par l'étude, des prévisions financières simulées, jusqu'en 2020, ont été préparées; les catégories ci-après d'aéroports ont fait l'objet de ces simulations.

- Les aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et ayant accueilli en 2001 moins de 50 000 passagers embarqués et débarqués.
- Les aéroports gérés par une administration aéroportuaire et ayant accueilli en 2001 moins de 50 000 passagers embarqués et débarqués.
- Les aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et accueillant plus de 50 000 passagers embarqués et débarqués en 2001.
- Les aéroports appartenant à une municipalité, gérés par une administration aéroportuaire et ayant accueilli plus de 50 000 passagers embarqués et débarqués en 2001.
- Les aéroports appartenant à une administration aéroportuaire, gérés par celle-ci et ayant accueilli plus de 50 000 passagers embarqués et débarqués en 2001.
- Les aéroports du RNA.

La méthodologie et les hypothèses employées pour effectuer ces prévisions simulées sont exposées ci-dessous.

- L'année 2001 a servi d'année de référence, sauf lorsque seules les données de 2000 étaient disponibles.
- On a défini des postes budgétaires communs témoignant des comptes de tous les aéroports. Dans quelques cas, il a fallu regrouper des postes budgétaires qui étaient détaillés dans certains états financiers.
- Les aéroports qui ont fourni des données incohérentes sur leurs revenus et leurs coûts ou encore ceux qui ne disposaient d'aucune information financière ont été écartés de l'exercice; de simples moyennes arithmétiques des éléments de revenus et de dépenses

des autres aéroports de chaque groupe ont été calculées. La situation décrite ci-dessus ne s'est présentée qu'avec la première catégorie d'aéroports (aéroports gérés par une municipalité et accueillant moins de 50 000 passagers E/D – cinq très petits aéroports n'offrent pas de services réguliers, ou très peu, et ont ainsi été exclus de l'exercice).

- Toutes les prévisions sont exprimées en dollars constants de 2001.
- À partir de 2001, on a triplé les frais d'assurance, conséquence des événements du 11 septembre 2001.
- Le cas échéant, à partir de 2001 on a doublé les coûts relatifs à la sécurité dans les aéroports, conséquence des événements du 11 septembre 2001.
- Lorsque la dépréciation n'était pas pris en compte dans les états financiers des aéroports, celui-ci a été estimé sur la base des niveaux de dépréciation déclarés par les autres aéroports.
- Les prévisions de trafic-passagers dont qui ont servi à établir les prévisions financières sont:
  - croissance nulle jusqu'en 2020;
  - prévisions pessimistes jusqu'en 2005 (baisse de 1,6 % par année, conformément à la baisse des dernières années);
  - prévisions optimistes jusqu'à 2020 (hausse de 2 % par année).
- Les variations des éléments de revenus suivants sont directement liées au nombre de passagers: frais et redevances – atterrissage, aérogare, stationnement des aéronefs, carburant d'aviation, améliorations aéroportuaires.
- Les fluctuations des dépenses liées aux services d'intérêt public et au carburant sont directement liées au volume de trafic.
- Les salaires et avantages sociaux, les contrats de gestion et les services professionnels ont été majorés de 3 %, en chiffres absolus, pour chaque période de cinq ans (c.-à-d. 12,6 % de croissance réelle jusqu'en 2020).
- Même si les dépenses d'exploitation de certains aéroports sont en partie liées à la présence d'installations excédentaires, aucune initiative d'investissement dans des projets de rationalisation de la taille des installations n'a été envisagée.
- Aucun allégement de l'impôt foncier municipal n'a été considéré lorsque l'impôt foncier était déjà en vigueur.
- Pour déterminer la capacité des aéroports à financer la dette qu'entraîne l'amélioration des immobilisations, les banques d'investissement appliquent fréquemment le critère de la couverture

des charges financières; celle-ci correspond aux revenus nets (revenus bruts moins les dépenses d'exploitation et d'entretien) divisés par l'intérêt annuel et le paiements du principal d'un emprunt obligataire[9]. Le ratio obtenu doit être supérieur à 1,25. Si on divise les mouvements de trésorerie par 1,25, on peut obtenir rapidement le montant de la dette obligataire ou hypothécaire qu'un aéroport est en mesure d'absorber. Ce calcul a été effectué dans chacune des simulations.

Dans le cas de certains groupes d'aéroports, on a ajouté des hypothèses relatives aux FAA et à l'amortissement; celles-ci, le cas échéant, sont chaque fois indiquées.

Aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et accueillant moins de 50 000 passagers E/D

Le tableau IV-1 présente les prévisions financières simulées selon une croissance nulle des aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et accueillant moins de 50 000 passagers E/D. Le tableau IV-2 propose, en simulation, des scénarios pessimistes et optimistes de croissance du trafic de ces mêmes aéroports.

Les aéroports de ce groupe se trouvent dans une situation financière précaire et ne réaliseront un excédent à l'exploitation qu'en 2020 et ce, dans la mesure où se concrétisera l'hypothèse optimiste de croissance du trafic-passagers. Dans le cas du scénario de croissance nulle de trafic-passagers, les dépenses en chiffres absolus augmentent tandis que les recettes demeurent inchangées, ce qui entraîne une détérioration de la situation financière de ces aéroports. La croissance du trafic s'avère même essentielle pour maintenir à leur niveau actuel les pertes.

Les cinq aéroports de cette catégorie qui ont été exclus de l'exercice de simulation affichaient des niveaux de trafic très faibles (moyenne de 2 480 passagers E/D par année) et ne peuvent, encore moins que les autres aéroports, aspirer à la viabilité financière.

Aéroports appartenant à une administration aéroportuaire, gérés par celle-ci et accueillant moins de 50 000 passagers E/D

En 2000, on comptait trois aéroports appartenant à des administrations aéroportuaires, gérés par celles-ci et accueillant moins de

[9] Moody's on Airports – *The Fundamentals of Airport Debt*, Moody's Public Finance Department, 1992.

50 000 passagers E/D par année; en 2001, cependant, on n'en comptait plus que deux (le troisième accueillait, en 2001, plus de 50 000 passagers E/D par année); ces deux aéroports ont donc servi à l'établissement de prévisions simulées types pour ce groupe. Le tableau IV-3 résume les résultats du scénario de croissance nulle et le tableau IV-4, les scénarios optimistes et pessimistes de croissance du trafic. Ces aéroports affichent un niveau de trafic très peu élevé et ne peuvent atteindre des mouvements de trésorerie positifs, peu importe le scénario de trafic employé.

Ce groupe d'aéroports a des besoins exceptionnels en soutien financier externe, résultat principalement des très faibles niveaux de trafic que l'on y retrouve. Il appert de fait qu'un soutien continu de l'ordre de 300 000 $ par année sera nécessaire pour chacun d'eux.

Aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et accueillant plus de 50 000 passagers E/D

Les tableaux IV-5 et IV-6 présentent les prévisions financières simulées d'un aéroport représentatif de la catégorie des aéroports appartenant à une municipalité, exploités par celle-ci et accueillant plus de 50 000 passagers E/D. Au nombre de deux, les aéroports de ce groupe ne perçoivent pas à l'heure actuelle de FAA/FUP et ne prévoient pas imposer de tels frais pendant la période visée par les prévisions. Avec le scénario de croissance nulle, ces aéroports ne parviennent pas à des mouvements de trésorerie positifs. Si le trafic augmente de 2 % ou plus, les aéroports de cette catégorie pourront généralement s'attendre à des mouvements de trésorerie positifs dès 2010 ou avant.

Aéroports appartenant à une municipalité, gérés par une administration aéroportuaire et accueillant plus de 50 000 passagers E/D

Les tableaux IV-7 et IV-8 présentent les prévisions financières simulées d'un aéroport représentatif de la catégorie des aéroports appartenant à une municipalité, gérés par une administration aéroportuaire et accueillant plus de 50 000 passagers E/D. Ces aéroports, fréquentés à l'heure actuelle par 66 000 passagers E/D par année en moyenne, enregistrent des mouvements de trésorerie positifs en 2005. Sans l'augmentation du trafic, la situation se détériore avec le temps. Avec une augmentation du trafic de 2 % ou plus, ces aéroports génèrent des mouvements de trésorerie importants, dès 2005, et peuvent éventuellement aspirer à une certaine santé financière, tant sur le plan de l'exploitation que de celui des investissements.

Tableau IV-1. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle du trafic, pour un aéroport appartenant à une municipalité, géré par celle-ci et ayant accueilli moins de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001.

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	23 028	23 028	23 028
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage	126 868 $	126 868 $	126 868 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	47 250 $	47 250 $	47 250 $
Stationnement des aéronefs	5 660 $	5 660 $	5 660 $
FAA/FUP	63 743 $	63 743 $	63 743 $
Vente de carburant	155 816 $	155 816 $	155 816 $
Autres	9 667 $	9 667 $	9 667 $
Revenus aéronautiques totaux	409 004 $	409 004 $	409 004 $
Revenus commerciaux			
Concessions	21 712 $	21 712 $	21 712 $
Location de terrains	33 506 $	33 506 $	33 506 $
Stat. de véhicules automobiles	10 656 $	10 656 $	10 656 $
Location de bureaux	8 426 $	8 426 $	8 426 $
Taxi	23 642 $	23 642 $	23 642 $
Autres	4 749 $	4 749 $	4 749 $
Revenus commerciaux totaux	102 690 $	102 690 $	102 690 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $
Intérêts	7 119 $	7 119 $	7 119 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	50 158 $	50 158 $	50 158 $
Total des autres revenus	57 277 $	57 277 $	57 277 $
Revenus totaux	**568 972 $**	**568 972 $**	**568 972 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	298 782 $	307 746 $	326 488 $
Formation	1 486 $	1 486 $	1 486 $
Mat. pièces, fourn., réparations	96 214 $	96 214 $	96 214 $
Contrats de gestion des installations	36 543 $	37 639 $	39 932 $
Services professionnels	9 478 $	9 762 $	10 357 $
Impôt foncier	10 111 $	10 111 $	10 111 $
Services publics/Carburant	83 725 $	83 725 $	83 725 $
Dépréciation/amortissements	100 000 $	100 000 $	100 000 $
Assurances	35 400 $	35 400 $	35 400 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	88 848 $	88 848 $	88 848 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**760 587 $**	**770 931 $**	**792 560 $**
Revenus nets	**(191 615 $)**	**(201 959 $)**	**(223 588 $)**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(191 615 $)	(201 959 $)	(223 588 $)
Plus dépréc./amort.	100 000 $	100 000 $	100 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(91 615 $)	(101 959 $)	(123 588 $)
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(73 292 $)	(81 567 $)	(98 870 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	0 $

Moyenne calculée sur la base de six aéroports.

Tableau IV-2. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic, pour un aéroport appartenant à une municipalité, géré par celle-ci et ayant accueilli moins de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001.

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	**Optimiste Hausse de 2 %/année**	**Hausse de 2 %/année**	**Hausse de 2 %/année**
Passagers E/D (moyenne)	21 271	25 424	28 071	34 218
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage	117 188 $	140 073 $	154 652 $	188 520 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	43 645 $	52 168 $	57 598 $	70 211 $
Stationnement des aéronefs	5 228 $	6 249 $	6 899 $	8 410 $
FAA/FUP	58 879 $	70 377 $	77 702 $	94 719 $
Vente de carburant	143 927 $	172 033 $	189 939 $	231 534 $
Autres	9 667 $	9 667 $	9 667 $	9 667 $
Revenus aéronautiques totaux	378 535 $	450 567 $	496 457 $	603 061 $
Revenus commerciaux				
Concessions	20 055 $	23 972 $	26 467 $	32 263 $
Location de terrains	33 506 $	33 506 $	33 506 $	49 788 $
Stat. de véhicules automobiles	9 843 $	11 765 $	12 989 $	15 834 $
Location de bureaux	8 426 $	8 426 $	8 426 $	8 426 $
Taxi	21 838 $	26 103 $	28 819 $	35 131 $
Autres	4 749 $	4 749 $	4 749 $	4 749 $
Revenus commerciaux totaux	98 417 $	108 520 $	114 956 $	146 190 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $	0 $
Intérêts	7 119 $	7 119 $	7 119 $	7 119 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	50 158 $	50 158 $	50 158 $	50 158 $
Total des autres revenus	57 277 $	57 277 $	57 277 $	57 277 $
Revenus totaux	**534 229 $**	**616 365 $**	**668 690 $**	**806 529 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	298 782 $	298 782 $	307 746 $	326 488 $
Formation	1 486 $	1 486 $	1 486 $	1 486 $
Mat. pièces, fourn., réparations	96 214 $	96 214 $	96 214 $	96 214 $
Contrats de gestion des installations	36 543 $	36 543 $	37 639 $	39 932 $
Services professionnels	9 478 $	9 478 $	9 762 $	10 357 $
Impôt foncier	10 111 $	10 111 $	10 111 $	10 111 $
Services publics/Carburant	77 337 $	92 439 $	102 060 $	124 411 $
Dépréciation/amortissements	100 000 $	100 000 $	100 000 $	100 000 $
Assurances	35 400 $	35 400 $	35 400 $	35 400 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	88 848 $	88 848 $	88 848 $	88 848 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**754 199 $**	**769 301 $**	**789 266 $**	**833 245 $**
Revenus nets	**(219 970 $)**	**(152 936 $)**	**(120 576 $)**	**(26 717 $)**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(219 970 $)	(152 936 $)	(120 576 $)	(26 717 $)
Plus dépréc./amort.	100 000 $	100 000 $	100 000 $	100 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(119 970 $)	(52 936 $)	(20 576 $)	73 283 $
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(95 976 $)	(42 349 $)	(16 461 $)	58 627 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	0 $	730 618 $

Moyenne calculée sur la base de six aéroports.

Tableau IV-3. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle du trafic, pour un aéroport appartenant à une administration aéroportuaire, géré par celle-ci et accueillant moins de 50 000 passagers E/D par année (2001). Dollars constants de 2001

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	7 500	7 500	7 500
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage			
Frais d'utilisation de l'aérogare			
Stationnement des aéronefs			
FAA/FUP			
Vente de carburant			
Autres			
Revenus aéronautiques totaux	182 724 $	182 724 $	182 724 $
Revenus commerciaux			
Concessions			
Location de terrains			
Stat. de véhicules automobiles			
Location de bureaux			
Taxi			
Autres			
Revenus commerciaux totaux	92 736 $	92 736 $	92 736 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	320 818 $	320 818 $	320 818 $
Intérêts	31 145 $	31 145 $	31 145 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	5 804 $	5 804 $	5 804 $
Total des autres revenus	361 766 $	361 766 $	361 766 $
Revenus totaux	**637 225 $**	**637 225 $**	**637 225 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	200 428 $	206 441 $	219 013 $
Formation	4 220 $	4 220 $	4 220 $
Mat. pièces, fourn., réparations	49 307 $	49 307 $	49 307 $
Contrats de gestion des installations	88 785 $	91 448 $	97 017 $
Services professionnels	11 115 $	11 449 $	12 146 $
Impôt foncier	90 113 $	90 113 $	90 113 $
Services publics/Carburant	71 283 $	73 421 $	77 893 $
Dépréciation/amortissements	46 568 $	46 568 $	46 568 $
Assurances	44 670 $	44 670 $	44 670 $
Frais d'intérêts	594 $	594 $	594 $
Autres dépenses	77 626 $	77 626 $	77 626 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**684 707 $**	**695 855 $**	**719 165 $**
Revenus nets	**(47 482 $)**	**(58 631 $)**	**(81 941 $)**
Moins subv. et cont.	320 818 $	320 818 $	320 818 $
Rev. nets avant cont.	(368 300 $)	(379 448 $)	(402 758 $)
Plus dépréc./amort.	46 568 $	46 568 $	46 568 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(321 732 $)	(332 881 $)	(356 191 $)
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(257 386 $)	(266 305 $)	(284 953 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	0 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Tableau IV-4. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic, pour un aéroport appartenant à une administration aéroportuaire, exploité par celle-ci et ayant accueilli moins de 50 000 passagers E/D par année en 2001. Dollars constants de 2001

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	Optimiste Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année
Passagers E/D (moyenne)	6 928	8 281	9 142	11 145
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage				
Frais d'utilisation de l'aérogare				
Stationnement des aéronefs				
FAA/FUP				
Vente de carburant				
Autres				
Revenus aéronautiques totaux	169 111 $	201 292 $	221 793 $	269 419 $
Revenus commerciaux				
Concessions				
Location de terrains				
Stat. de véhicules automobiles				
Location de bureaux				
Taxi				
Autres				
Revenus commerciaux totaux	88 876 $	98 000 $	103 812 $	132 018 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	320 818 $	320 818 $	320 818 $	320 818 $
Intérêts	35 145 $	35 145 $	35 145 $	35 145 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	5 804 $	5 804 $	5 804 $	5 804 $
Total des autres revenus	361 766 $	361 766 $	361 766 $	361 766 $
Revenus totaux	**619 753 $**	**661 057 $**	**687 371 $**	**763 203 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	200 428 $	200 428 $	206 441 $	219 013 $
Formation	4 220 $	4 220 $	4 220 $	4 220 $
Mat. pièces, fourn., réparations	49 307 $	49 307 $	49 307 $	49 307 $
Contrats de gestion des installations	88 785 $	88 785 $	91 448 $	97 017 $
Services professionnels	11 115 $	11 115 $	11 449 $	12 146 $
Impôt foncier	90 113 $	90 113 $	90 113 $	90 113 $
Services publics/Carburant	65 844 $	78 702 $	73 421 $	77 893 $
Dépréciation/amortissements	46 568 $	46 568 $	46 568 $	46 568 $
Assurances	44 670 $	44 670 $	44 670 $	44 670 $
Frais d'intérêts	594 $	594 $	594 $	594 $
Autres dépenses	77 626 $	77 626 $	77 626 $	77 626 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**679 268 $**	**692 126 $**	**695 855 $**	**719 165 $**
Revenus nets	**(59 515 $)**	**(31 069 $)**	**(8 484 $)**	**44 037 $**
Moins subv. et cont.	320 818 $	320 818 $	320 818 $	320 818 $
Rev. nets avant cont.	(380 333 $)	(351 886 $)	(329 302 $)	(276 780 $)
Plus dépréc./amort.	46 568 $	46 568 $	46 568 $	46 568 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(333 765 $)	(305 319 $)	(282 734 $)	(230 213 $)
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(267 012 $)	(244 255 $)	(226 188 $)	(184 170 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	0 $	0 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Tableau IV-5. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle, pour un aéroport appartenant à une municipalité, exploité par celle-ci et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	147 000	147 000	147 000
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage	370 891 $	370 891 $	370 891 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	232 012 $	232 012 $	232 012 $
Stationnement des aéronefs	15 452 $	15 452 $	15 452 $
FAA/FUP	0 $	0 $	0 $
Vente de carburant	17 611 $	17 611 $	17 611 $
Autres	544 $	544 $	544 $
Revenus aéronautiques totaux	636 510 $	636 510 $	636 510 $
Revenus commerciaux			
Concessions	139 665 $	139 665 $	139 665 $
Location de terrains	45 169 $	45 169 $	45 169 $
Stat. de véhicules automobiles	170 711 $	170 711 $	170 711 $
Location de bureaux	74 093 $	74 093 $	74 093 $
Taxi	6 303 $	6 303 $	6 303 $
Autres	47 993 $	47 993 $	47 993 $
Revenus commerciaux totaux	483 933 $	483 933 $	483 933 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $
Intérêts	7 573 $	7 573 $	7 573 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	19 905 $	19 905 $	19 905 $
Total des autres revenus	27 477 $	27 477 $	27 477 $
Revenus totaux	**1 147 920 $**	**1 147 920 $**	**1 147 920 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	408 387 $	420 639 $	446 256 $
Formation	3 374 $	3 374 $	3 374 $
Mat. pièces, fourn., réparations	171 210 $	171 210 $	171 210 $
Contrats de gestion des installations	130 500 $	134 415 $	142 601 $
Services professionnels	47 277 $	47 277 $	47 277 $
Impôt foncier	0 $	0 $	0 $
Services publics/Carburant	108 192 $	108 192 $	108 192 $
Dépréciation/amortissements	150 000 $	150 000 $	150 000 $
Assurances	64 298 $	64 298 $	64 298 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	317 288 $	317 288 $	317 288 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**1 400 525 $**	**1 416 691 $**	**1 450 494 $**
Revenus nets	**(252 605 $)**	**(268 772 $)**	**(302 575 $)**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(252 605 $)	(268 772 $)	(302 575 $)
Plus dépréc./amort.	150 000 $	150 000 $	150 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(102 605 $)	118 772 $)	(152 575 $)
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(82 084 $)	(95 018 $)	(122 060 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	0 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Tableau IV-6. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic, pour un aéroport appartenant à une municipalité, exploité par celle-ci et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	**Optimiste Hausse de 2 %/année**	**Hausse de 2 %/année**	**Hausse de 2 %/année**
Passagers E/D (moyenne)	135 784	162 300	179 192	218 434
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage	342 592 $	409 494 $	452 114 $	551 125 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	214 309 $	256 160 $	282 821 $	344 758 $
Stationnement des aéronefs	14 273 $	17 060 $	18 836 $	22 961 $
FAA/FUP	0 $	0 $	0 $	0 $
Vente de carburant	16 267 $	19 443 $	21 467 $	26 168 $
Autres	544 $	544 $	544 $	544 $
Revenus aéronautiques totaux	587 985 $	702 701 $	775 782 $	945 555 $
Revenus commerciaux				
Concessions	129 009 $	154 201 $	170 251 $	207 535 $
Location de terrains	45 169 $	45 169 $	45 169 $	45 169 $
Stat. de véhicules automobiles	157 686 $	188 479 $	208 096 $	253 668 $
Location de bureaux	74 093 $	74 093 $	74 093 $	74 093 $
Taxi	5 822 $	6 958 $	7 683 $	9 365 $
Autres	47 993 $	47 993 $	47 993 $	47 993 $
Revenus commerciaux totaux	459 770 $	516 893 $	553 284 $	637 822 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $	0 $
Intérêts	7 573 $	7 573 $	7 573 $	7 573 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	19 905 $	19 905 $	19 905 $	19 905 $
Total des autres revenus	27 477 $	27 477 $	27 477 $	27 477 $
Revenus totaux	**1 075 233 $**	**1 247 071 $**	**1 356 543 $**	**1 610 854 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	408 387 $	408 387 $	420 639 $	446 256 $
Formation	3 374 $	3 374 $	3 374 $	3 374 $
Mat. pièces, fourn., réparations	171 210 $	171 210 $	171 210 $	171 210 $
Contrats de gestion des installations	130 500 $	130 500 $	134 415 $	142 601 $
Services professionnels	47 277 $	47 277 $	47 277 $	47 277 $
Impôt foncier	0 $	0 $	0 $	0 $
Services publics/Carburant	99 937 $	119 453 $	131 885 $	160 768 $
Dépréciation/amortissements	150 000 $	150 000 $	150 000 $	150 000 $
Assurances	64 298 $	64 298 $	64 298 $	64 298 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	317 288 $	317 288 $	317 288 $	317 288 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**1 392 270 $**	**1 411 785 $**	**1 440 385 $**	**1 503 070 $**
Revenus nets	**(317 037 $)**	**(164 714 $)**	**(83 842 $)**	**107 785 $**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(317 037 $)	(164 714 $)	(83 842 $)	107 785 $
Plus dépréc./amort.	150 000 $	150 000 $	150 000 $	150 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(167 037 $)	(14 714 $)	66 158 $	257 785 $
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(133 630 $)	(11 771 $)	52 927 $	206 228 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	0 $	659 584 $	2 570 052 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Tableau IV-7. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle, pour un aéroport appartenant à une municipalité, exploité par une administration aéroportuaire et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	66 000	66 000	66 000
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage	33 989 $	33 989 $	33 989 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	11 990 $	11 990 $	11 990 $
Stationnement des aéronefs	4 549 $	4 549 $	4 549 $
FAA/FUP	548 990 $	548 990 $	548 990 $
Vente de carburant	12 915 $	12 915 $	12 915 $
Autres	0 $	0 $	0 $
Revenus aéronautiques totaux	612 432 $	612 432 $	612 432 $
Revenus commerciaux			
Concessions	49 231 $	49 231 $	49 231 $
Location de terrains	14 987 $	14 987 $	14 987 $
Stat. de véhicules automobiles	42 651 $	42 651 $	42 651 $
Location de bureaux	29 748 $	29 748 $	29 748 $
Taxi	21 722 $	21 722 $	21 722 $
Autres	130 538 $	130 538 $	130 538 $
Revenus commerciaux totaux	288 877 $	288 877 $	288 877 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $
Intérêts	39 585 $	39 585 $	39 585 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	8 927 $	8 927 $	8 927 $
Total des autres revenus	48 511 $	48 511 $	48 511 $
Revenus totaux	**949 819 $**	**949 819 $**	**949 819 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	513 685 $	529 095 $	561 317 $
Formation	18 245 $	18 245 $	18 245 $
Mat. pièces, fourn., réparations	40 237 $	40 237 $	40 237 $
Contrats de gestion des installations	0 $	0 $	0 $
Services professionnels	59 149 $	60 924 $	64 634 $
Impôt foncier	8 335 $	8 335 $	8 335 $
Services publics/Carburant	70 342 $	70 342 $	70 342 $
Dépréciation/amortissements	200 000 $	200 000 $	200 000 $
Assurances	61 749 $	61 749 $	61 749 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	143 467 $	143 467 $	143 467 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**1 115 207 $**	**1 132 393 $**	**1 168 325 $**
Revenus nets	**(165 388 $)**	**(182 574 $)**	**(218 506 $)**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(165 388 $)	(182 574 $)	(218 506 $)
Plus dépréc./amort.	200 000 $	200 000 $	200 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	34 612 $	17 426 $	(18 506 $)
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	27 689 $	13 941 $	(14 805 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	345 069 $	173 738 $	0 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Tableau IV-8. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic, pour un aéroport appartenant à une municipalité, exploité par une administration aéroportuaire et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	Optimiste Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année
Passagers E/D (moyenne)	60 964	72 869	80 454	98 073
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage	31 395 $	37 526 $	41 432 $	50 505 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	11 075 $	13 237 $	14 615 $	17 816 $
Stationnement des aéronefs	4 201 $	5 022 $	5 545 $	6 759 $
FAA/FUP	507 102 $	606 129 $	669 216 $	815 770 $
Vente de carburant	11 930 $	14 259 $	15 743 $	19 191 $
Autres	0 $	0 $	0 $	0 $
Revenus aéronautiques totaux	565 703 $	676 174 $	746 551 $	910 041 $
Revenus commerciaux				
Concessions	45 474 $	54 354 $	60 012 $	73 154 $
Location de terrains	14 987 $	14 987 $	14 987 $	14 987 $
Stat. de véhicules automobiles	39 397 $	47 090 $	51 991 $	63 377 $
Location de bureaux	29 748 $	29 748 $	29 748 $	29 748 $
Taxi	20 065 $	23 983 $	26 479 $	32 278 $
Autres	130 538 $	130 538 $	159 125 $	193 973 $
Revenus commerciaux totaux	280 209 $	300 700 $	342 342 $	407 516 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $	0 $
Intérêts	39 585 $	39 585 $	39 585 $	39 585 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	8 927 $	8 927 $	8 927 $	8 927 $
Total des autres revenus	48 511 $	48 511 $	48 511 $	48 511 $
Revenus totaux	**894 423 $**	**1 025 385 $**	**1 137 404 $**	**1 366 068 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	513 685 $	513 685 $	529 095 $	561 317 $
Formation	18 245 $	18 245 $	18 245 $	18 245 $
Mat. pièces, fourn., réparations	40 237 $	40 237 $	40 237 $	40 237 $
Contrats de gestion des installations	0 $	0 $	0 $	0 $
Services professionnels	59 149 $	59 149 $	60 924 $	64 634 $
Impôt foncier	8 335 $	8 335 $	8 335 $	8 335 $
Services publics/Carburant	64 975 $	77 663 $	85 747 $	104 525 $
Dépréciation/amortissements	200 000 $	200 000 $	200 000 $	200 000 $
Assurances	61 749 $	61 749 $	61 749 $	61 749 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	143 467 $	143 467 $	143 467 $	143 467 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**1 109 840 $**	**1 122 529 $**	**1 147 797 $**	**1 202 507 $**
Revenus nets	**(215 418 $)**	**(97 143 $)**	**(10 393 $)**	**163 561 $**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	(215 418 $)	(97 143 $)	(10 393 $)	163 561 $
Plus dépréc./amort.	200 000 $	200 000 $	200 000 $	200 000 $
Var. de l'encaisse avant cont.	(15 418 $)	102 857 $	189 607 $	363 561 $
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	(12 334 $)	82 285 $	151 685 $	290 849 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	0 $	1 025 456 $	1 890 335 $	3 624 621 $

Moyenne calculée sur la base de deux aéroports.

Aéroports appartenant à une administration aéroportuaire, gérés par celle-ci et accueillant plus de 50 000 passagers E/D

Les tableaux IV-9 et IV-10 présentent les prévisions financières simulées d'un aéroport représentatif de la catégorie des aéroports appartenant à une administration aéroportuaire, exploités par celle-ci et accueillant plus de 50 000 passagers E/D. Lorsqu'on utilise le scénario de croissance optimiste du trafic-passagers, le niveau moyen du trafic-passagers est de 94,429 en 2001 et atteint jusqu'à 140,316 en 2020. Les aéroports qui font partie de ce groupe jouissent d'une santé financière de beaucoup supérieure à celle des groupes précédents. En ce qui a trait aux revenus et dépenses déclarés par sept aéroports, on observe en 2005 un excédent de trésorerie (encaissement net avant les subventions) et cette situation se reproduit avec chacun des scénarios utilisés. Ces aéroports peuvent pour la plupart aspirer à une bonne santé financière. Toutefois, la moyenne exprimée cache certaines disparités et plusieurs aéroports de ce groupe sont maintenus dans une situation financière précaire (se reporter à l'analyse présentée au chapitre suivant, qui traite de la viabilité).

Aéroports du RNA

Les tableaux IV-11 et IV-12 présentent les prévisions financières simulées d'un aéroport représentatif de la catégorie des aéroports secondaires du RNA. Ces prévisions tiennent compte, respectivement, des scénarios de croissance nulle et de croissance faible/élevée. Ces aéroports se distinguent par certaines particularités, en ce sens que même s'ils enregistrent des niveaux de trafic semblables à ceux d'autres aéroports visés par l'étude, ils n'ont pas droit à des subventions en vertu du PAIA, doivent racheter de Transports Canada les biens meubles ayant été transférés aux administrations aéroportuaires et sont dans l'obligation de payer un loyer, quoique ce dernier ait été différé, en règle générale, pour très longtemps. S'appuyant sur le bail foncier d'un des aéroports, le loyer foncier a été estimé pour l'année 2020, moment auquel il deviendra exigible.

Avec le scénario de croissance nulle du trafic, ces aéroports connaîtront en 2020 un déficit sur le plan des mouvements de trésorerie. Si le trafic-passagers augmente de 2 % ou plus, ils jouiront d'une bonne santé financière tout au long de la période visée par les prévisions.

Tableau IV-9. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle du trafic, pour un aéroport appartenant à une administration aéroportuaire, exploité par celle-ci et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	94 429	94 429	94 429
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage	409 133 $	409 133 $	409 133 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	283 334 $	283 334 $	283 334 $
Stationnement des aéronefs	9 254 $	9 254 $	9 254 $
FAA/FUP	472 000 $	472 000 $	472 000 $
Vente de carburant	281 943 $	281 943 $	281 943 $
Autres	135 741 $	135 741 $	135 741 $
Revenus aéronautiques totaux	1 591 405 $	1 591 405 $	1 591 405 $
Revenus commerciaux			
Concessions	197 628 $	197 628 $	197 628 $
Location de terrains	131 614 $	131 614 $	131 614 $
Stat. de véhicules automobiles	136 834 $	136 834 $	136 834 $
Location de bureaux	14 994 $	14 994 $	14 994 $
Taxi	0 $	0 $	0 $
Autres	52 727 $	52 727 $	52 727 $
Revenus commerciaux totaux	533 797 $	533 797 $	533 797 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	22 434 $	22 434 $	22 434 $
Intérêts	19 835 $	19 835 $	19 835 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	213 197 $	213 197 $	213 197 $
Total des autres revenus	255 466 $	255 466 $	255 466 $
Revenus totaux	**2 380 668 $**	**2 380 668 $**	**2 380 668 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	653 694 $	673 305 $	714 309 $
Formation	387 $	387 $	387 $
Mat. pièces, fourn., réparations	106 725 $	106 725 $	106 725 $
Contrats de gestion des installations	111 000 $	114 330 $	121 292 $
Services professionnels	86 441 $	86 441 $	86 441 $
Impôt foncier	97 230 $	97 230 $	97 230 $
Services publics/Carburant	340 945 $	340 945 $	340 945 $
Dépréciation/amortissements	299 455 $	299 455 $	299 455 $
Assurances	74 367 $	74 367 $	74 367 $
Frais d'intérêts	4 159 $	4 159 $	4 159 $
Autres dépenses	518 360 $	518 360 $	518 360 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**2 292 764 $**	**2 315 705 $**	**2 363 672 $**
Revenus nets	**87 904 $**	**64 963 $**	**16 996 $**
Moins subv. et cont.	22 434 $	22 434 $	22 434 $
Rev. nets avant cont.	65 470 $	42 529 $	(5 437 $)
Plus dépréc./amort.	299 455 $	299 455 $	299 455 $
Var. de l'encaisse avant cont.	364 926 $	341 985 $	294 018 $
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	291 941 $	273 588 $	235 214 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	3 638 225 $	3 409 510 $	2 931 291 $

Moyenne calculée sur la base de sept aéroports.

Tableau IV-10. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic, pour un aéroport appartenant à une administration portuaire, exploité par celle-ci et ayant accueilli plus de 50 000 passagers E/D en 2001. Dollars constants de 2001

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	Optimiste Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année
Passagers E/D (moyenne)	87 224	104 257	115 108	140 316
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage	377 916 $	451 716 $	498 731 $	607 950 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	261 716 $	312 824 $	345 383 $	421 019 $
Stationnement des aéronefs	8 548 $	10 217 $	11 281 $	13 751 $
FAA/FUP	435 986 $	521 126 $	575 365 $	701 367 $
Vente de carburant	260 431 $	311 288 $	343 687 $	418 953 $
Autres	135 741 $	135 741 $	135 741 $	135 741 $
Revenus aéronautiques totaux	1 480 338 $	1 742 912 $	1 910 188 $	2 298 782 $
Revenus commerciaux				
Concessions	182 549 $	218 198 $	240 908 $	293 665 $
Location de terrains	131 614 $	131 614 $	131 614 $	131 614 $
Stat. de véhicules automobiles	126 393 $	151 075 $	166 799 $	203 328 $
Location de bureaux	14 994 $	14 994 $	14 994 $	14 994 $
Taxi	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	52 727 $	52 727 $	52 727 $	52 727 $
Revenus commerciaux totaux	508 277 $	568 608 $	607 042 $	696 328 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	22 434 $	22 434 $	22 434 $	22 434 $
Intérêts	19 835 $	19 835 $	19 835 $	19 835 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	213 197 $	213 197 $	213 197 $	213 197 $
Total des autres revenus	255 466 $	255 466 $	255 466 $	255 466 $
Revenus totaux	**2 244 081 $**	**2 566 986 $**	**2 772 696 $**	**3 250 575 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	653 694 $	653 694 $	673 305 $	714 309 $
Formation	387 $	387 $	387 $	387 $
Mat. pièces, fourn., réparations	106 725 $	106 725 $	106 725 $	106 725 $
Contrats de gestion des installations	111 000 $	111 000 $	114 330 $	121 292 $
Services professionnels	86 441 $	86 441 $	86 441 $	86 441 $
Impôt foncier	97 230 $	97 230 $	97 230 $	97 230 $
Services publics/Carburant	314 931 $	376 431 $	415 610 $	506 626 $
Dépréciation/amortissements	299 455 $	299 455 $	299 455 $	299 455 $
Assurances	74 367 $	74 367 $	74 367 $	74 367 $
Frais d'intérêts	4 159 $	4 159 $	4 159 $	4 159 $
Autres dépenses	518 360 $	518 360 $	518 360 $	518 360 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0 $	0 $	0 $	0 $
Dépenses totales	**2 266 750 $**	**2 328 250 $**	**2 390 370 $**	**2 529 353 $**
Revenus nets	**(22 669 $)**	**238 736 $**	**382 326 $**	**721 222 $**
Moins subv. et cont.	22 434 $	22 434 $	22 434 $	22 434 $
Rev. nets avant cont.	(45 102 $)	216 302 $	359 892 $	698 788 $
Plus dépréc./amort.	299 455 $	299 455 $	299 455 $	299 455 $
Var. de l'encaisse avant cont.	254 353 $	515 758 $	659 347 $	998 244 $
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	203 483 $	412 606 $	527 478 $	798 595 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	2 535 842 $	5 141 984 $	6 573 542 $	9 952 260 $

Moyenne calculée sur la base de sept aéroports.

Tableau IV-11. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance nulle du trafic d'un aéroport secondaire du RNA. Moyenne calculée sur la base de deux aéroports*. Dollars constants de 2001.

	2005	2010	2020
Passagers E/D (moyenne)	190 000	190 000	190 000
Revenus aéronautiques			
Redevances d'atterrissage	772 671 $	772 671 $	772 671 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	647 946 $	647 946 $	647 946 $
Stationnement des aéronefs	11 932 $	11 932 $	11 932 $
FAA/FUP	802 837 $	802 837 $	802 837 $
Vente de carburant	7 126 $	7 126 $	7 126 $
Autres	67 963 $	67 963 $	67 963 $
Revenus aéronautiques totaux	2 310 473 $	2 310 473 $	2 310 473 $
Revenus commerciaux			
Concessions	332 610 $	332 610 $	332 610 $
Location de terrains	124 536 $	124 536 $	124 536 $
Stat. de véhicules automobiles	218 071 $	218 071 $	218 071 $
Location de bureaux	98 293 $	98 293 $	98 293 $
Taxi	18 834 $	18 834 $	18 834 $
Autres	10 641 $	10 641 $	10 641 $
Revenus commerciaux totaux	802 983 $	802 983 $	802 983 $
Autres revenus			
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $
Intérêts	74 361 $	74 361 $	74 361 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $
Autres	341 443 $	100 000 $	100 000 $
Total des autres revenus	415 804 $	174 361 $	174 361 $
Revenus totaux	**3 529 259 $**	**3 287 816 $**	**3 287 816 $**
Dépenses			
Salaires/traitements/avantages	1 294 860 $	1 333 706 $	1 414 929 $
Formation	7 383 $	7 383 $	7 383 $
Mat. pièces, fourn., réparations	476 417 $	476 417 $	476 417 $
Contrats de gestion des installations	132 021 $	135 982 $	144 263 $
Services professionnels	94 981 $	97 830 $	103 788 $
Impôt foncier	151 207 $	151 207 $	151 207 $
Services publics/Carburant	242 856 $	242 856 $	242 856 $
Dépréciation/amortissements	318 091 $	318 091 $	318 091 $
Assurances	269 253 $	269 253 $	269 253 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	130 000 $	130 000 $	130 000 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	201 485 $	201 485 $	560 000 $
Dépenses totales	**3 318 553 $**	**3 364 209 $**	**3 818 186 $**
Revenus nets	**210 706 $**	**(76 393 $)**	**(530 370 $)**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	210 706 $	(76 393 $)	(530 370 $)
Plus dépréc./amort.	318 091 $	318 091 $	318 091 $
Var. de l'encaisse avant cont.	528 797 $	241 698 $	(212 279 $)
Couverture de la dette			
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	423 038 $	193 358 $	(169 823 $)
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	5 271 983 $	2 409 673 $	0 $

* À court terme, les autres revenus englobent les postes budgétaires associés au paiement différé des biens meubles. Ces revenus non monétaires disparaîtront lorsque le paiement des biens meubles débutera. Les estimations relatives au loyer foncier s'appliquent à l'année 2020. Les revenus prévus en 2010 et en 2020 ont été modifiés de manière à tenir compte de ces changements.

Tableau IV-12. Prévisions financières simulées selon un scénario de croissance faible et élevée du trafic d'un aéroport secondaire du RNA. Moyenne calculée sur la base de deux aéroports*. Dollars constants de 2001

	2005		2010	2020
	Pessimiste Baisse de 1,6 %/année	Optimiste Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année	Hausse de 2 %/année
Passagers E/D (moyenne)	175 503	209 775	231 609	282 330
Revenus aéronautiques				
Redevances d'atterrissage	713 716 $	853 091 $	941 881 $	1 148 148 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	598 507 $	715 384 $	789 842 $	962 813 $
Stationnement des aéronefs	11 022 $	13 174 $	14 545 $	17 730 $
FAA/FUP	741 580 $	886 396 $	978 653 $	1 192 973 $
Vente de carburant	6 582 $	7 867 $	8 686 $	10 588 $
Autres	67 963 $	67 963 $	67 963 $	67 963 $
Revenus aéronautiques totaux	2 139 369 $	2 543 875 $	2 801 570 $	3 400 214 $
Revenus commerciaux				
Concessions	307 231 $	367 228 $	405 449 $	494 240 $
Location de terrains	124 536 $	124 536 $	124 536 $	124 536 $
Stat. de véhicules automobiles	201 432 $	240 767 $	265 827 $	324 041 $
Location de bureaux	98 293 $	98 293 $	98 293 $	98 293 $
Taxi	17 397 $	20 794 $	22 958 $	27 986 $
Autres	10 641 $	10 641 $	10 641 $	10 641 $
Revenus commerciaux totaux	759 529 $	862 258 $	927 703 $	1 079 737 $
Autres revenus				
Subventions et contributions	0 $	0 $	0 $	0 $
Intérêts	74 361 $	74 361 $	74 361 $	74 361 $
Ventes d'actifs	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres	341 443 $	341 443 $	100 000 $	100 000 $
Total des autres revenus	415 804 $	415 804 $	174 361 $	174 361 $
Revenus totaux	**3 314 702 $**	**3 821 937 $**	**3 903 633 $**	**4 654 311 $**
Dépenses				
Salaires/traitements/avantages	1 294 860 $	1 294 860 $	1 333 706 $	1 414 929 $
Formation	7 383 $	7 383 $	7 383 $	7 383 $
Mat. pièces, fourn., réparations	476 417 $	476 417 $	476 417 $	476 417 $
Contrats de gestion des installations	132 021 $	132 021 $	135 982 $	144 263 $
Services professionnels	94 981 $	94 981 $	97 830 $	103 788 $
Impôt foncier	151 207 $	151 207 $	151 207 $	151 207 $
Services publics/Carburant	224 326 $	268 132 $	296 039 $	360 870 $
Dépréciation/amortissements	318 091 $	318 091 $	318 091 $	318 091 $
Assurances	269 253 $	269 253 $	269 253 $	269 253 $
Frais d'intérêts	0 $	0 $	0 $	0 $
Autres dépenses	130 000 $	130 000 $	130 000 $	130 000 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	201 485 $	201 485 $	201 485 $	560 000 $
Dépenses totales	**3 300 023 $**	**3 343 830 $**	**3 417 393 $**	**3 936 201 $**
Revenus nets	**14 678 $**	**478 107 $**	**486 240 $**	**718 111 $**
Moins subv. et cont.	0 $	0 $	0 $	0 $
Rev. nets avant cont.	14 678 $	478 107 $	486 240 $	718 111 $
Plus dépréc./amort.	318 091 $	318 091 $	318 091 $	318 091 $
Var. de l'encaisse avant cont.	332 769 $	796 198 $	804 331 $	1 036 202 $
Couverture de la dette				
Serv. de la dette à une couv. de 1,25	266 216 $	636 958 $	643 465 $	828 961 $
Cap. d'emprunt. 5 % sur 20 ans	3 317 634 $	7 937 909 $	8 018 999 $	10 330 690 $

* À court terme, les autres revenus englobent les postes budgétaires associés au paiement différé des biens meubles. Ces revenus non monétaires disparaîtront lorsque le paiement des biens meubles débutera. Les estimations relatives au loyer foncier s'appliquent à l'année 2020. Les revenus prévus en 2010 et en 2020 ont été modifiés de manière à tenir compte de ces changements.

La particularité que partagent ces aéroports, c'est que la nécessité éventuelle de racheter les biens meubles et de payer un loyer foncier affaiblit leur santé financière, plus que les autres aéroports de la même taille. L'instauration d'un loyer foncier en 2016 influera sur la capacité actuelle d'emprunt de ces aéroports, d'autant que les prêteurs potentiels ne manqueront pas de surveiller avec attention leurs futurs mouvements de trésorerie associés à l'exploitation.

Prévisions par embarquement

Le tableau IV-13 présente les prévisions financières par embarquement des groupes d'aéroports, en 2020, d'après le scénario de croissance nulle. Ces prévisions sont ici présentées afin de donner un ordre de grandeur. Les dépenses d'exploitation vont de 191,78 $ par embarquement aux plus petits aéroports, à 19,73 $ aux plus grands aéroports municipaux.

D. Besoins en capital

Les aéroports visés par l'étude ont été invités à fournir des prévisions quant à leurs programmes d'immobilisations pour les 20 prochaines années. Quinze des 26 aéroports étudiés ont fourni un plan d'investissement. Le tableau IV-14 résume la proportion des dépenses prévues en immobilisations qui sera allouée à la réfection des installations actuelles au fil de leur cycle de vie, aux projets d'expansion ou de modification et aux projets producteurs de revenus.

L'examen des données fournies par les aéroports permet de tirer les conclusions ci-après.

- L'importance des immobilisations destinées à la maintenance des installations et équipements selon leur cycle de vie est logique, compte tenu de la stabilité ou de la baisse de trafic qu'enregistrent ces aéroports.
- La majeure partie des immobilisations sera consacrée à la remise en état des installations existantes et au remplacement de matériel; seule une petite proportion des immobilisations sera affectée à des projets d'expansion pendant les cinq premières années. Ces projets relèvent notamment des catégories ci-dessous:
  - prolongement de pistes;
  - construction de nouvelles voies de circulation;
  - agrandissement des aires de trafic et de manœuvre;
  - installation de balisage lumineux à haute intensité;
  - expansion de l'aérogare.

Tableau IV-13. Scénario de croissance nulle de trafic. Revenus et dépenses par embarquement en 2020, par groupe d'aéroports. Dollars constants de 2001

	Aéroports municipaux accueillant moins de 50 000 passagers	Aéroports gérés par l'admin. aéroportuaire locale accueillant moins de 50 000 pass.	Aéroports municipaux accueillant plus de 50 000 pass.	Aérop. app. à la mun. et exploités par une admin. aérop. accueillant plus de 50 000 pass.	Aéroports gérés par l'admin. aérop. locale accueillant plus de 50 000 pass.	Aéroports appartenant au Réseau national des aéroports
Passagers embarqués	11 514	3 750	73 500	33 000	47 214	95 000
Revenus aéronautiques						
Redevances d'atterrissage	11,02 $		5,05 $	1,03 $	8,67 $	8,13 $
Frais d'utilisation de l'aérogare	4,10 $		3,16 $	0,36 $	6,00 $	6,82 $
Stationnement pour aéronefs	0,49 $		0,21 $	0,14 $	0,20 $	0,13 $
FAA/FUP	5,54 $		0,00 $	16,64 $	10,00 $	8,45 $
Vente de carburant	13,53 $		0,24 $	0,39 $	5,97 $	0,08 $
Autres	0,84 $		0,01 $	0,00 $	2,87 $	0,72 $
Revenus aéronautiques totaux	**35,52 $**	**48,73 $**	**8,66 $**	**18,56 $**	**33,71 $**	**24,32 $**
Revenus commerciaux						
Concessions	1,89 $		1,90 $	1,49 $	4,19 $	3,50 $
Location de terrains	2,91 $		0,61 $	0,45 $	2,79 $	1,31 $
Stat. de véhicules automobiles	0,93 $		2,32 $	1,29 $	2,90 $	2,30 $
Location de bureaux	0,73 $		1,01 $	0,90 $	0,32 $	1,03 $
Taxi	2,05 $		0,09 $	0,66 $	0,00 $	0,20 $
Autres	0,41 $		0,65 $	3,96 $	1,12 $	0,11 $
Revenus commerciaux totaux	**8,92 $**	**24,73 $**	**6,58 $**	**8,75 $**	**11,31 $**	**8,45 $**
Autres revenus						
Subventions et contributions	0,00 $	85,55 $	0,00 $	0,00 $	0,48 $	0,00 $
Intérêts	0,62 $	9,37 $	0,10 $	1,20 $	0,42 $	0,78 $
Vente d'actifs	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $
Autres	4,36 $	1,55 $	0,27 $	0,27 $	4,52 $	1,05 $
Total des autres revenus	**4,97 $**	**96,47 $**	**0,37 $**	**1,47 $**	**5,41 $**	**1,84 $**
Revenus totaux	**49,42 $**	**169,93 $**	**15,62 $**	**28,78 $**	**50,42 $**	**34,61 $**
Dépenses						
Salaires/traitements/avantages	28,36 $	58,40 $	6,07 $	17,01 $	15,13 $	14,89 $
Formation	0,13 $	1,13 $	0,05 $	0,55 $	0,01 $	0,08 $
Mat., pièces, fourn., réparations	8,36 $	13,15 $	2,33 $	1,22 $	2,26 $	5,01 $
Contrats de gestion des inst.	3,47 $	25,87 $	1,94 $	0,00 $	2,57 $	1,52 $
Services professionnels	0,90 $	3,24 $	0,64 $	1,96 $	1,83 $	1,09 $
Impôt foncier	0,88 $	24,03 $	0,00 $	0,25 $	2,06 $	1,59 $
Services publics/Carburant	7,27 $	20,77 $	1,47 $	2,13 $	7,22 $	2,56 $
Dépréciation/amortissements	8,69 $	12,42 $	2,04 $	6,06 $	6,34 $	3,35 $
Assurances	3,07 $	11,91 $	0,87 $	1,87 $	1,58 $	2,83 $
Frais d'intérêt	0,00 $	0,16 $	0,00 $	0,00 $	0,09 $	0,00 $
Autres dépenses	7,72 $	20,70 $	4,32 $	4,35 $	10,98 $	1,37 $
Biens mob./Acc. de loc. avec TC	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $	0,00 $	5,89 $
Dépenses totales	**68,84 $**	**191,78 $**	**19,73 $**	**35,40 $**	**50,06 $**	**40,19 $**
Revenus nets	**(19,42 $)**	**(21,85 $)**	**(4,12 $)**	**(6,62 $)**	**0,36 $**	**(5,58 $)**
Moins subv. et cont.	0,00 $	85,55 $	0,00 $	0,00 $	0,48 $	0,00 $
Rev. nets avant cont.	(19,42 $)	**(107,40 $)**	(4,12 $)	(6,62 $)	(0,12 $)	(5,58 $)
Plus dépréc./amort.	8,69 $	12,42 $	2,04 $	6,06 $	6,34 $	3,35 $
Var. de l'encaisse avant cont.	**(10,73 $)**	**(94,98 $)**	**(2,08 $)**	**(0,56 $)**	**6,23 $**	**(2,23 $)**

Tableau IV-14. Plan d'investissement consolidé

	0 à 5 ans		6 à 10 ans		11 à 20 ans	
Catégorie	(000)	% du total	(000)	% du total	(000)	% du total
Maintenance selon le cycle de vie des installations	51 010 $	81 %	16 861 $	78 %	2 658 $	100 %
Expansion/modification	5 686 $	9 %	4 725 $	22 %	0 $	0 %
Production de revenus	6 307 $	10 %	0 $	0 %	0 $	0 %
	63 003 $	**100 %**	**21 586 $**	**100%**	**2 658 $**	**100 %**

Il n'y a à peu près pas de projets producteurs de revenus.

- Parce que la majorité des aéroports ont beaucoup de mal à équilibrer leur budget de fonctionnement, les capitaux qui devraient servir à l'élaboration de projets producteurs de revenus sont la plupart du temps inexistants. Deux aéroports prévoient réserver une certaine somme d'argent pour mettre sur pied des projets de cette nature, par exemple:
  - enseignes publicitaires;
  - centre de perfectionnement en aérospatiale;
  - service de fret aérien.

Les données fournies par les aéroports ne sont pas fiables au-delà de la première période de cinq ans.

- Quelques aéroports seulement ont préparé des projets d'immobilisations pour les périodes de 6 à 10 ans et de 11 à 20 ans. Cela explique le peu d'argent engagé dans de tels projets, en comparaison de la période précédente. Cette situation tient peut-être au fait que tout juste un peu plus du tiers des aéroports disposent d'un plan directeur approuvé.
- La planification d'entreprise chez les plus petits aéroports secondaires est restreinte, faute de ressources financières et humaines adéquates.
- Puisque les aéroports ont indiqué que leurs immobilisations étaient en général en bon état, on peut donc s'attendre à ce que le financement des travaux d'entretien/de réfection s'inscrivant dans le contexte du cycle de vie des installations soit, au cours des périodes quinquennales qui suivront la première période de cinq ans, au moins égal sinon supérieur au montant prévu au budget des cinq premières années.

Il faut, pour obtenir une évaluation plus réaliste des besoins en capital sur une période de 20 ans, multiplier par quatre les besoins en capital cernés par les aéroports pour les cinq prochaines années; on obtient

alors 252 millions $ pour les 15 aéroports ayant fourni des données sur le sujet, soit environ 17 millions $ par aéroport.

Onze des 15 aéroports qui ont fourni un programme d'immobilisations respectent les critères d'admissibilité aux subventions du PAIA pour financer la grande majorité des projets prévus. Neuf aéroports (60 %) ont indiqué dans quelle proportion ces projets peuvent être financés par le PAIA. Le tableau IV-15 ci-dessous illustre cette proportion, telle que rapportée par ces neuf aéroports.

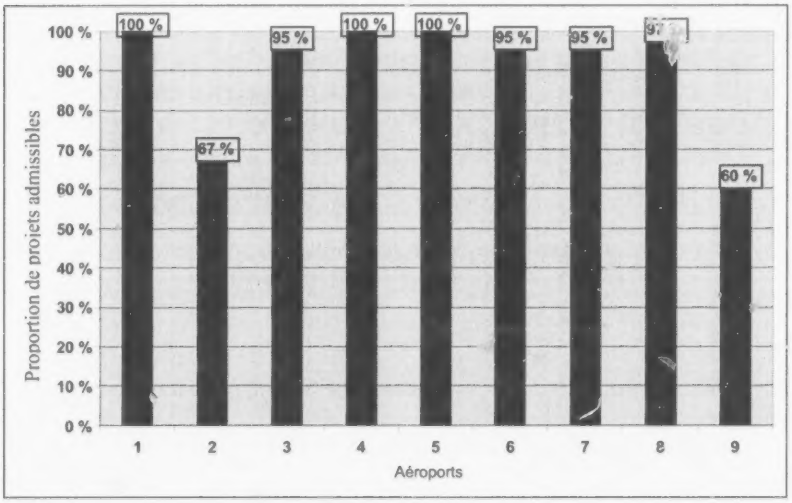


Tableau IV-15. Admissibilité au PAIA des projets d'immobilisations de neuf aéroports

Le pourcentage élevé de projets prévus qui sont admissibles au PAIA témoigne en partie de l'incapacité des aéroports secondaires de financer les projets non admissibles. Certains intervenants ont fait remarquer qu'en raison de la portée limitée du PAIA, certains projets essentiels à la viabilité future de ces aéroports ne pourront vraisemblablement pas voir le jour.

À l'exception des deux aéroports du RNA, les 24 aéroports restants ont rapporté des besoins locaux en investissements (contribution locale pour les projets financés par le PAIA, plus les projets d'expansion et les projets producteurs de revenus) de 9,4 millions $ au total, pour les cinq prochaines années, et de 5,2 millions $ pour les cinq années suivantes (tableau IV-16). Les 10 années suivantes nécessiteront tout probablement un montant global du même ordre. On en arrive donc à des besoins totaux en capitaux d'environ 28 millions $ sur une période de 20 ans.

Tableau IV-16. Montants des investissements dont auront besoin 24 aéroports secondaires et qui seront consacré à des installations aéroportuaires

	0 à 5 ans	6 à 10 ans	10 à 20 ans (montant estimatif)*
Remise en état (portion de l'aéroport)	389 000 $	479 000 $	800 000 $
Projets d'expansion	2 670 000 $**	4 725 000 $	7 400 000 $
Production de revenus	6 307 000 $	0 $	6 000 000 $
	9 366 000 $	**5 204 000 $**	**14 200 000 $**

* Les montants relatifs aux périodes de 0 à 5 ans et de 5 à 10 ans ont été rapportés par les aéroports. Les montants relatifs à la période de 10 à 20 ans ont été estimés sur la base des 10 premières années.

** Ce montant diffère de celui figurant au tableau IV-14 car les aéroports du RNA sont exclus.

Compte tenu des prévisions financières simulées et des besoins en capital des aéroports, il semble évident que certains de ces derniers peuvent aspirer à devenir des entreprises viables, contrairement aux autres. Dans le chapitre suivant, les aéroports sont classés par degré de viabilité et des conclusions sont tirées quant à l'avenir de ces aéroports secondaires.

V. ÉVALUATION DE LA VIABILITÉ

A. Introduction

Toute évaluation de la viabilité d'aéroports doit s'appuyer sur des définitions. Pour les fins de la présente étude, les aéroports sont:

- **viables**, lorsqu'il est très probable qu'ils seront complètement viables comme entreprises – dans la mesure où ils ne solliciteront pas d'autres subventions que celles du PAIA – et qu'ils seront non seulement capables de financer leurs activités d'exploitation, mais encore de recourir à l'endettement pour financer leurs portions propres des projets de rénovation, de production de revenus et d'expansion. Dans le cas des aéroports qui ne font pas partie du RNA, le programme d'immobilisations de 20 ans (déduction faite du PAIA) se monte en moyenne à 1,2 million $. En présumant d'une période d'amortissement de 20 ans, d'un coût réel en capital de 5 % et d'un coefficient de couverture de la dette de 1,25, le seuil de viabilité requis équivaut à un excédent annuel de 120 000 $. Ces chiffres présupposent par ailleurs que le PAIA continuera d'être financé à un niveau permettant de subventionner tous les projets admissibles. Dans le cas des aéroports du RNA, un programme d'immobilisations de 20 ans et de 10 millions $ a été envisagé (compte tenu de l'ampleur des investissements nécessaires à la remise en état des aéroports plus importants). Dans ces circonstances, l'excédent annuel de trésorerie qui est nécessaire se monte à 1 003 000 $ pour chaque aéroport, compte tenu des paramètres retenus au titre des intérêts et de la couverture de la dette;
- **autonomes**, lorsqu'il est très probable que les mouvements de trésorerie des aéroports visés seront suffisants pour financer leur exploitation sans faire appel à des subventions et à des sources externes de financement pour couvrir les coûts d'exploitation, ou
- **non autonomes**, lorsqu'ils ne satisfont à aucun des deux critères ci-dessus.

Dans cette optique, les aéroports étudiés sont donc viables, autonomes ou encore non autonomes. Ceux-ci ont été répartis selon ces trois critères et des états financiers simulés ont ensuite été établis à partir de moyennes calculées pour chaque groupe. L'exercice avait pour objet de dégager une synthèse claire des facteurs permettant de déterminer la viabilité, l'autonomie financière ou la non-autonomie financière d'un aéroport.

B. Sommaire des mouvements de trésorerie – Regroupement des aéroports d'après leur rendement financier

Dans le but d'établir les états de mouvements de trésorerie d'après les critères susmentionnés, les pratiques énoncées ci-après ont été appliquées:

- Puisque les 26 aéroports étaient compris dans l'étude, un modèle d'analyse simplifié a été utilisé de manière à englober les états financiers détaillés de tous les aéroports, même les plus petits d'entre eux. Les catégories «Autres revenus» et «Autres dépenses» sont en définitive des catégories générales englobant tous les éléments de revenus et de dépenses non considérés ailleurs.
- Puisque certains aéroports avaient déjà mis en place des FAA/FUP en 2001, les données financières les plus récentes ont été utilisées. Par conséquent, les données de 19 des 26 aéroports sont des données de 2001. Étant donné la diminution du trafic à plusieurs petits aéroports, l'utilisation des données historiques récentes pour évaluer la viabilité future est donc raisonnable. Cette pratique pourrait même s'avérer le meilleur scénario, si le trafic continue de décliner.
- Dans le cas des aéroports membres du RNA, les états financiers les plus récents ont été remaniés de manière à obtenir une estimation de l'incidence d'un loyer foncier sur la viabilité de ces aéroports (voir tableaux IV-11 et IV-12).

Les tableaux V-1 et V-2 proposent une synthèse des résultats du regroupement des aéroports selon les trois critères de classement énoncés au début de cette section.

Aéroports non autonomes

Treize (13) des aéroports étudiés, dont un du RNA, ne sont pas autonomes.

Dans le cas des aéroports autres que du RNA:

- La plupart sont des petits aéroports municipaux et des aéroports relevant d'une administration aéroportuaire.
- En moyenne, le niveau de trafic est de 19 979 passagers embarqués et débarqués par année.

Tableau V-1. États financiers simulés des aéroports, regroupés selon leur degré de viabilité

	Moyenne des aéroports non autonomes financièrement	Moyenne des aéroports financièrement autonomes	Aéroports viables
Nombre d'aéroports (incluant RNA)	**13**	**9**	**4**
Moyenne de passagers E/D[1]	**19 979**	**69 654**	**104 537**
États financiers simulés			
Frais d'amél. aéroportuaires	20 776 $	222 847 $	172 211 $
Autres frais d'util. par pass.	427 887 $	489 608 $	642 133 $
Revenus commerciaux	82 858 $	364 273 $	491 914 $
Subventions et contributions	66 450 $	127 825 $	222 102 $
Autres revenus	26 868 $	39 966 $	505 258 $
Revenus totaux	**624 839 $**	**1 244 519 $**	**2 033 618 $**
Salaires et avantages soc.	393 916 $	417 907 $	516 094 $
Impôt foncier	24 321 $	67 235 $	54 998 $
Dépréciation	10 353 $	2 762 $	445 087 $
Intérêts	99 $	572 $	942 $
Autres dépenses	597 544 $	631 117 $	631 974 $
Dépenses totales	**1 026 232 $**	**1 119 594 $**	**1 649 095 $**
Revenus nets	**(401 394 $)**	**124 924 $**	**384 523 $**
Moins subv. et cont.	66 450 $	127 825 $	222 102 $
Rev. nets avant subv.	**(467 843 $)**	**(2 901 $)**	**162 421 $**
Plus dépréciation	10 353 $	2 762 $	445 087 $
Variation d'encaisse avant contributions	**(457 491 $)**	**(138 $)**	**607 508 $**

[1] Les aéroports du RNA sont exclus du calcul des moyennes de passagers et de ceux des états financiers simulés.

Tableau V-2. Coût unitaire, pourcentages et données sur la gouvernance des aéroports, selon leur degré de viabilité

	Aéroports non autonomes	Aéroports autonomes	Aéroports viables
Trafic-passagers E/D[1]	19 979	69 654	104 537
Données financières[1]			
Dépenses par embarquement	102,73 $	32,15 $	15,78 $
Mouvements de trésorerie par embarquement (avant subventions)	(45,80 $)	0,00 $	5,81 $
Frais/charges d'aviation, en % des revenus totaux	71,8 %	57,2 %	40,0 %
Revenus commerciaux par embarquement (excluant RNA)	8,29 $	10,46 $	4,71 $
Type de gouvernance – Nombre d'aéroports dans chaque catégorie	8	3	0
Municipal avec moins de 50 000 passagers E/D	2	0	0
Administration avec moins de 50 000 passagers E/D	1	0	1
Municipal avec plus de 50 000 passagers E/D	0	2	0
Aérop. appart. à une munic. et gérés par une admin. avec plus de 50 000 pass. E/D	1	3	3
Administration avec plus de 50 000 passagers E/D	1	1	0
Aéroports RNA	**13**	**9**	**4**
Total			

[1] Les aéroports du RNA sont exclus du calcul de ces données.

- Annuellement, les pertes de trésorerie s'élèvent en moyenne à 457 342 $, soit 45,78 $ par embarquement.
- Les dépenses par embarquement sont en moyenne de 102,72 $.
- Les frais et redevances d'ordre aéronautique comptent pour 71,8 % des revenus totaux.
- Enfin, les revenus commerciaux par embarquement s'établissent en moyenne à 8,29 $.

Seulement deux des aéroports ne faisant pas partie du RNA ont instauré des FAA/FUP. Pour évaluer comment ces frais influent sur la viabilité, nous avons estimé les revenus que chaque aéroport obtiendrait en imposant des FAA/FUP de 10 $ et de 20 $, pour ensuite calculer de nouveau leur viabilité (des FAA/FUP de 10 $ ont été appliqués à tous les aéroports où de tels frais ne sont pas couramment imposés, puis des FAA/FUP de 20 $ ont été appliqués à ces mêmes aéroports ainsi qu'à ceux qui imposent aujourd'hui des FAA/FUP de moins de 20 $). Le tableau V-3 montre les résultats de cet exercice.

Tableau V-3. Incidences des FAA/FUP sur les aéroports présentement non autonomes. Nombre d'aéroports dans chaque catégorie de viabilité.

	Statu quo	FAA/FUP de 10 $	FAA/FUP de 20 $
Non autonomes	13*	12*	7
Autonomes	0	1	3*
Viables	0	0	3
Total	13	13	13
Frais moyens perçus par emb.	45,00 $	53,50 $**	62,00 $**

* Comprend un aéroport du RNA

** Suppose des revenus de FAA/FUP de 85 % (ne s'applique pas aux enfants, etc.)

À son niveau de trafic actuel et si nous considérons le loyer foncier, l'aéroport du RNA compris dans ce groupe n'est pas financièrement autonome, même en imposant des FAA/FUP. En d'autres mots, pour devenir autonome ou viable, le trafic-passagers de cet aéroport devra augmenter avant l'entrée en vigueur du loyer foncier.

Aéroports financièrement autonomes

Neuf aéroports, dont un du RNA, se retrouvent dans ce groupe. En ce qui concerne les huit autres aéroports:

- Tous sauf trois imposent des FAA/FUP.
- Tous sauf trois desservent plus de 50 000 passagers embarqués et débarqués par année.

- Le trafic-passagers E/D annuel est en moyenne de 69 654 clients.
- Six des huit aéroports relèvent d'une administration aéroportuaire.
- Les mouvements de trésorerie sont en moyenne de 515 $ par année, soit 0,01 $ par embarquement.
- Les dépenses par embarquement sont en moyenne de 32,13 $.
- Les frais et redevances d'ordre aéronautique comptent pour 57,2 % des revenus totaux.
- Enfin, la moyenne des revenus commerciaux s'établit à 10,46 $ par embarquement.

L'aéroport du RNA compris dans ce groupe impose des FAA de 10 $, mais en raison des niveaux actuels de trafic, les revenus ne sont pas assez importants pour permettre à cet aéroport d'atteindre la viabilité, si nous tenons compte du loyer foncier.

Afin d'estimer l'influence des FAA/FUP sur la viabilité des aéroports, nous avons calculé et démontré, dans le tableau V-4, l'effet de FAA/FUP de 10 $ et de 20 $ par embarquement. Il est apparu que trois des aéroports seraient viables en imposant des FAA/FUP de 10 $ et que six autres le deviendraient en imposant des FAA/FUP de 20 $.

Tableau V-4. Incidences des FAA/FUP sur les aéroports présentement autonomes. Nombre d'aéroports dans chaque catégorie de viabilité.

	Statu quo	FAA/FUP de 10 $	FAA/FUP de 20 $
Non autonomes	0	0	0
Autonomes	9*	6*	3
Viables	0	3	6*
Total	9	9	9
Frais moyens par emb.	20,50 $	29,00 $**	37,50 $**

* Comprend un aéroport du RNA

** Suppose des revenus FAA/FUP de 85 % (ne s'applique pas aux enfants, etc.)

Aéroports viables

Cette catégorie comprend quatre aéroports.

- Trois aéroports relèvent d'une administration aéroportuaire.
- Tous desservent plus de 50 000 passagers E/D par année, la moyenne annuelle étant de 104 537.
- Les mouvements de trésorerie sont en moyenne de 608 450 $, soit de 5,82 $ par embarquement.

- Les dépenses par embarquement sont en moyenne de 15,77 $.
- Les frais et redevances d'ordre aéronautique comptent pour 40 % des revenus totaux.
- Les revenus commerciaux par embarquement se montent à 4,71 $.

C. Viabilité financière

Les graphiques V-5 à V-7 démontrent les rapports entre les groupes d'aéroports non autonomes, autonomes et viables. Suite à cette étude, il est permis de tirer les conclusions ci-après.

- Le facteur de viabilité le plus important est le volume de trafic-passagers. En moyenne, les aéroports viables enregistrent un trafic plus de 5 fois supérieur à celui des aéroports non autonomes financièrement et 1,5 fois plus élevé que celui des aéroports autonomes mais non viables. Dans le cas des aéroports dont la situation est la plus précaire, les frais et redevances sont si élevés que chaque embarquement additionnel rapporte quelques 45 $ (si par contre le trafic continue de diminuer, chaque embarquement perdu représentera une perte de 45 $).

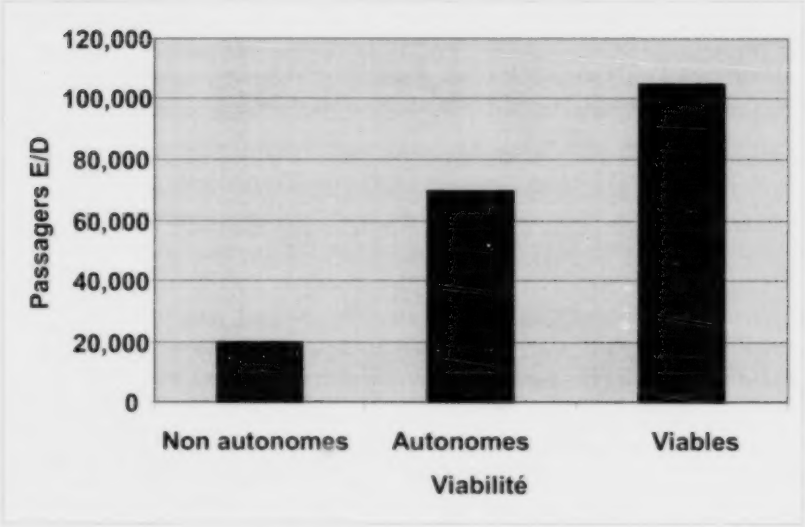


Tableau V-5. Degré de viabilité et trafic E/D (2000, 2001)

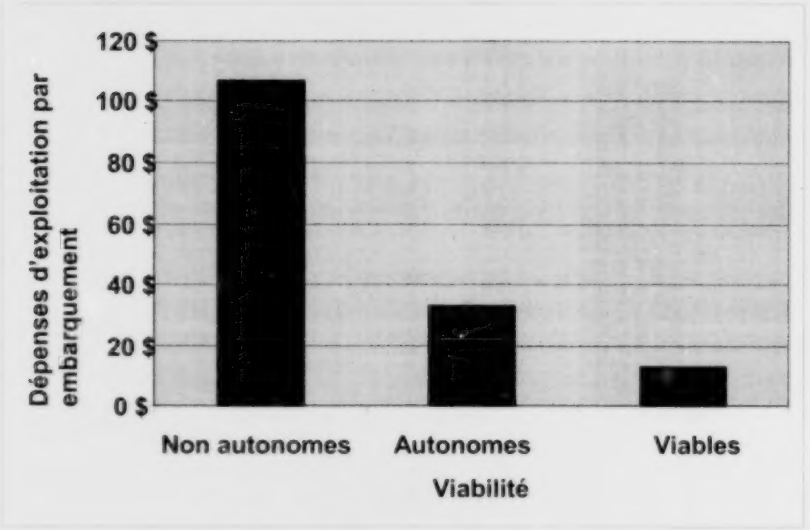


Tableau V-6. Degré de viabilité et dépenses d'exploitation par embarquement

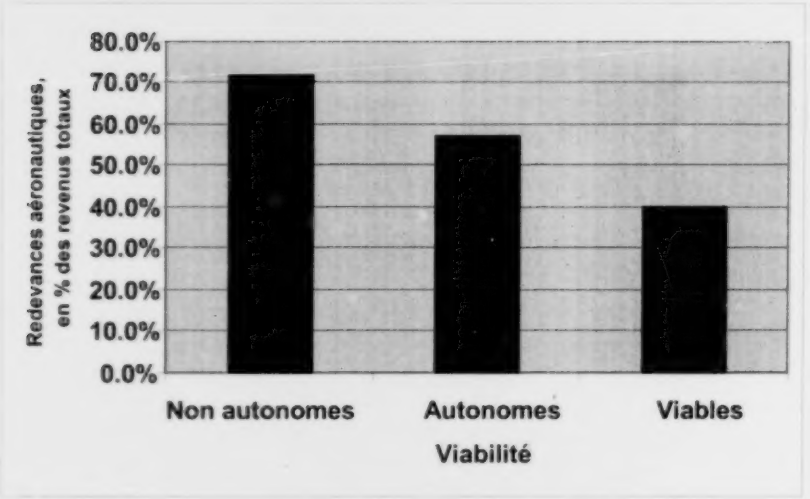


Tableau V-7. Degré de viabilité et pourcentage des revenus totaux que représentent les redevances aéronautiques

→ Deuxième facteur important: le montant des FAA/FUP. En partant de l'hypothèse que des FAA/FUP uniformes de 20 $ sont appliqués à tous les aéroports visés par l'étude, 13 des 26 aéroports peuvent

aspirer à la viabilité aux niveaux actuels de trafic. Aux aéroports qui ne sont pas financièrement autonomes actuellement, cela suppose cependant l'imposition de frais moyens de 62$ par embarquement (auxquels il faut ajouter 24$ de frais de sécurité aéroportuaire par déplacement aller-retour), bref autant de frais qui ne facilitent guère le maintien des niveaux de trafic actuels.

- Les coûts en main-d'œuvre, qui ont déjà été réduits de 31 % en moyenne depuis la cession par Transports Canada, n'ont pu être rationalisés suffisamment pour assurer l'autonomie financière des aéroports qui ne sont pas viables actuellement.
- En règle générale, l'impôt foncier n'influe pas de façon significative sur la viabilité, même si pour quelques aéroports il s'agit d'un élément de coût important. Plusieurs municipalités ont imposé aux aéroports relevant d'une administration aéroportuaire des impôts fonciers disproportionnés par rapport aux possibilités de revenus de ces derniers (impôts fonciers pouvant atteindre jusqu'à 17 % des revenus totaux d'un aéroport, soit un coût par embarquement de 4,40 $).
- Les revenus commerciaux par embarquement aux aéroports financièrement autonomes et à ceux qui ne le sont pas sont plus élevés que ceux enregistrés par les aéroports viables, ce qui signifie que l'absence de viabilité n'est pas nécessairement attribuable au défaut de produire des revenus d'origine commerciale.
- Le type de gouvernance ne semble pas représenter un facteur de viabilité important. Même si ce sont en majorité les aéroports relevant d'une administration aéroportuaire qui sont financièrement autonomes ou viables, on constate que ces derniers enregistrent aussi le trafic le plus élevé.

Les aéroports commerciaux se caractérisent par leurs coûts fixes élevés et leurs revenus variables. À mesure que les niveaux de trafic-passagers augmentent, les aéroports acquièrent une meilleure santé financière et ils passent progressivement d'une situation de déficit à un modeste excédent d'exploitation budgétaire pour finalement connaître la viabilité. Les gains en efficience peuvent baisser le niveau de trafic-passagers nécessaire à la viabilité (dans les années 70, le point d'équilibre visé par les aéroports de Transports Canada était d'environ 1 million de passagers E/D). Cependant, à certains niveaux de trafic, les plus petits aéroports ne peuvent être viables puisque les revenus que l'on peut réalistement tirer des utilisateurs, sans menacer la demande, ne permettent pas de couvrir les coûts d'exploitation.

Le tableau V-8 montre les niveaux moyens de trafic et les mouvements moyens de trésorerie avant subventions, pour les trois catégories d'aéroports (non autonomes financièrement, autonomes financièrement et viables). Il **semble** que la transition de la non-autonomie à l'autonomie se situe aux alentours de 65 000 passagers E/D par année. Pour les aéroports autres que du RNA, l'atteinte de la viabilité en termes d'encaisse se situe aux environs des 75 000 passagers E/D par année, le tout en présumant toutefois que le PAIA continuera d'être en mesure de financer tous les projets admissibles.

Seuls les aéroports autres que du RNA qui accueillent un trafic annuel de plus de 75 000 passagers E/D ont la possibilité de devenir des entreprises viables.

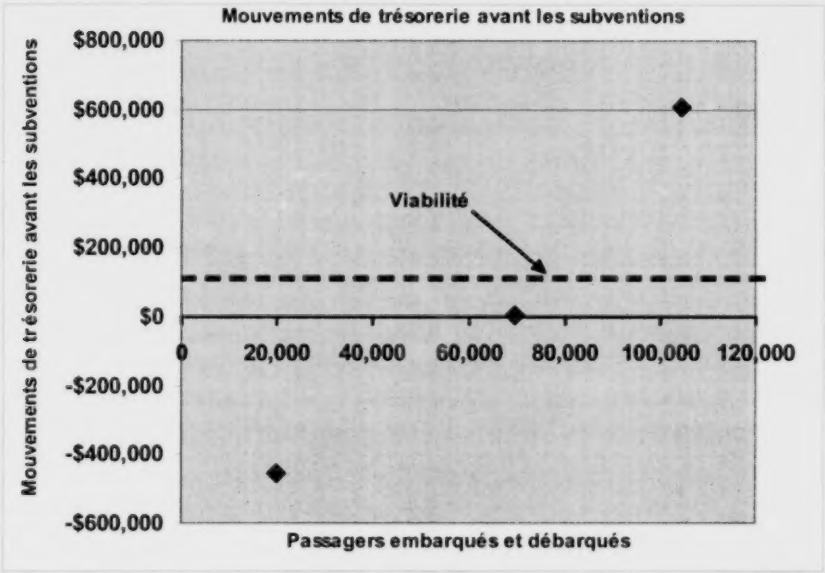


Tableau V-8. Mouvements de trésorerie avant subventions, en fonction du nombre de passagers. Courbe tendancielle ajoutée.

En jetant de nouveau un coup d'œil au tableau II-1, on constate que 10 aéroports accueillent chacun plus de 75 000 passagers – le niveau estimé de viabilité – bien que l'analyse indique que seulement quatre de ces aéroports deviendront sans doute viables.

- Ces quatre aéroports sont viables dans le contexte de leur présente structure de revenus.
- Quatre des dix aéroports accueillant plus de 75 000 passagers E/D ne sont pas viables dans le contexte de leur présente structure de revenus, mais on estime que trois d'entre eux pourraient être viables si des FAA/FUP de 10 $ y étaient imposés. Le quatrième pourrait devenir viable si des FAA/FUP de 20 $ y étaient appliqués.

- Deux des dix aéroports accueillant plus de 75 000 passagers E/D font partie du RNA. Compte tenu des loyers fonciers qu'ils devront éventuellement acquitter, force est d'admettre qu'ils ne seront vraisemblablement plus viables lorsque ces dépenses deviendront exigibles.

Le trafic a décliné de façon marquante à la majorité des petits aéroports.

Ce serait pécher par optimisme que de croire que les petits aéroports pourraient éventuellement connaître une croissance qui les amènerait avec le temps à la viabilité. En effet, les données exposées dans la présente étude n'appuient nullement cette thèse. Comme le montre le tableau II-2, le trafic a décliné à la majorité des petits aéroports entre 1989 et 1999.

Si l'on tient compte des mécanismes qui assurent la viabilité – l'accroissement de l'efficacité, l'augmentation des revenus et du trafic — on constate que pour plusieurs aéroports secondaires les possibilités de parvenir à l'autonomie financière ne sont guère prometteuses.

- Des gains d'efficience importants ont déjà été enregistrés et transparaissent dans la situation financière actuelle des aéroports.
- Plusieurs aéroports ont déjà augmenté considérablement leurs revenus, 11 des 26 aéroports ayant déjà mis en place des frais d'utilisation par passagers.
- Les budgets d'exploitation préparés par les aéroports pour les cinq prochaines années donnent foi aux résultats de la présente étude de viabilité. Exclusion faite des aéroports du RNA, seuls 5 des 14 aéroports ayant fourni des prévisions financières prévoient un excédent de trésorerie au cours des cinq prochaines années et seulement deux d'entre eux prévoient un excédent annuel de plus de 100 000 $.
- Il est peu probable qu'une majorité des petits aéroports connaissent une croissance importante de trafic.

Ces petits aéroports ont peu de chances d'atteindre la viabilité. Malgré tout combien d'entre eux y parviendront?

- L'élasticité des prix semble bien avoir déjà influé à la baisse sur le trafic des petits aéroports au cours des dix dernières années. De plus, leur capacité future d'augmenter leurs revenus par voie de perception de frais perçus pourrait être limitée. À certains aéroports, chaque augmentation de frais influera vraisemblablement à la baisse sur la demande, ce qui par conséquent entraînera une diminution de la fréquence des vols, diminution de fréquence qui réduira encore plus la demande. Même si chacune des augmentations de frais contribuerait à une majoration substantielle

des revenus de certains aéroports, l'incidence de la diminution de la demande sur les transporteurs aériens serait négative au point que, pour les aéroports accueillant des aéronefs plus petits que 19 à 37 sièges, une diminution relativement faible de la demande pourrait entraîner la non-rentabilité de certains itinéraires pour un transporteur et de là, l'élimination du service. Le cas échéant, l'aéroport visé cesserait de percevoir des revenus de cet itinéraire (et la collectivité devrait encaisser une diminution ou une abolition de service).

- Pour couvrir leur déficit d'exploitation, plusieurs petits aéroports ont recours aux ressources de financement de transition de Transports Canada, lesquelles sont presque toutes épuisées.
- Seulement la moitié des aéroports enregistreront des excédents de trésorerie sans pratiquer d'augmentation supplémentaire de frais. Les autres auront vraisemblablement besoin d'un soutien externe permanent pour éponger leurs pertes à l'exploitation et financer leurs immobilisations.
- Même en imposant des FAA/FUP, les aéroports accueillant moins de 65 000 passagers E/D sont exploités à perte et auront besoin d'un soutien financier externe permanent.
- L'instauration de FAA/FUP de 10 $ ne permet pas en règle générale aux aéroports non autonomes d'accéder à l'autonomie, encore moins à la viabilité. Aux niveaux actuels de trafic, un seul aéroport non autonome et n'imposant pas de FAA/FUP pourrait devenir autonome s'il était décidé d'y imposer des frais de 10 $. Aucun aéroport non autonome financièrement ne peut aspirer à la viabilité.
- La nouvelle réglementation, dont la sous-partie 308 du RAC, ainsi que les autres règlements sur la sécurité (entretien hivernal des installations, contrôle de la faune) pourraient tous contribuer à une augmentation des coûts des aéroports qui influerait directement sur la viabilité de ces derniers. En décourageant la clientèle de recourir au transport aérien, ces règlements contribueront de plus à une réduction des revenus et de la viabilité des aéroports.
- Les aéroports du RNA visés par l'étude constituent des cas particuliers, d'autant que leurs mouvements de trésorerie futurs seront réduits en raison de l'obligation de payer un loyer foncier. Lorsque de tels loyers devront être acquittés, la capacité d'emprunt des aéroports secondaires du RNA – pour financer des immobilisations – sera très limitée et ne suffira pas à assurer leur viabilité à long terme.

Il existe des différences marquées entre les aéroports. Certains sont situés dans des régions à forte croissance ou peuvent compter sur des

sources innovatrices de revenus et ils peuvent donc être viables en dépit d'un niveau de trafic peu élevé. Ceci dit, d'autres facteurs peuvent influer sur la viabilité, dont ceux-ci après.

- La proximité d'autres aéroports importants et l'accès à d'autres modes de transport peuvent augmenter l'élasticité de la demande de façon fort notable.
- L'état actuel des installations influe sur les futurs besoins en investissements (immobilisations) ainsi que sur l'étalement de ces derniers.
- L'incidence des nouvelles mesures de sécurité sur les aéroports (coûts directs et revenus réduits) peut avoir des effets marquants sur la viabilité.

D. Perspectives

L'exploitation d'aéroports à l'échelle locale est rentable, mais un soutien financier externe et continu sera nécessaire pour nombre d'aéroports secondaires

Les renseignements recueillis dans cette étude démontrent que depuis la cession, la plupart des petits aéroports ont réduit leurs dépenses et augmenté leurs revenus. Il reste cependant qu'à long terme, plusieurs petits aéroports au Canada auront besoin de soutien externe pour financer leurs activités d'exploitation et leurs projets d'immobilisations.

L'instauration du régime d'exploitation des aéroports par des intérêts locaux a clairement fait ses preuves. En dépit de la nécessité éventuelle d'offrir un financement externe permanent, ce type d'exploitation doit indéniablement devenir la pierre angulaire de toute future structure de fonctionnement des aéroports.

Compte tenu du besoin permanent de financement externe de plusieurs aéroports secondaires et du fait également qu'il faut poursuivre les efforts de conversion de ces derniers en «entreprises commerciales», il importe d'amorcer à l'échelle nationale un dialogue sur le soutien externe et l'amélioration des conditions d'exploitation de ces aéroports.

ANNEXE A

CADRE DE RÉFÉRENCE DE L'ÉTUDE

ÉTUDE INTEROUVERNEMENTALE DES AÉROPORTS SECONDAIRES

APPEL D'OFFRES

1. Objet

Le présent projet vise à évaluer la viabilité future des petits aéroports au Canada et à trouver des solutions ou des processus possibles pour résoudre les problèmes clés. Toutefois, ces « solutions possibles » ne seront pas considérées comme des « recommandations ».

Le travail du consultant ou de la consultante sera d'évaluer les questions de viabilité affectant les petits aéroports au Canada en étudiant un groupe de 26 aéroports sélectionnés dans le cadre de l'étude (Supplément 1). Le consultant ou la consultante mènera une étude de cas pour chaque aéroport sélectionné dans le but d'obtenir des résultats équilibrés et d'identifier ainsi les problèmes de viabilité auxquelles font face les aéroports. L'étude exigera que le consultant ou la consultante visite chaque aéroport étudié.

2. Contexte

À travers le pays, plusieurs aéroports s'inquiètent de leur viabilité financière dans la foulée des changements du secteur au cours des dernières années. La section ci-dessous cite certaines des causes possibles de leurs difficultés financières. En raison du manque d'information recueillie jusqu'à présent, il est impossible ni d'appuyer, ni de réfuter les affirmations suivantes.

- <u>Cession des aéroports par le gouvernement fédéral</u>

  Depuis 1994, le gouvernement fédéral cède la gestion des aéroports aux municipalités ou à des autorités locales. Bien que la transition était accompagnée de fonds pour améliorer les infrastructures et, dans certains cas, de subventions d'exploitation transitoires, ces ressources vont en diminuant.

  Nombre d'aéroports remettent en question leur capacité de fonctionner et d'entretenir leurs installations. Dans plusieurs cas, ces aéroports continuent d'enregistrer des déficits d'exploitation. La situation est inquiétante.

  Au moment de la cession, le gouvernement fédéral a bien précisé que tout agrandissement des aéroports devrait être autofinancé. Toutefois, les petits aéroports n'ont que des ressources limitées

pour financer leurs projets d'agrandissement et surtout pour appuyer des projets de développement économique communautaire, tels que la construction de parcs commerciaux, l'extension des pistes et l'agrandissement des aérogares.

Les aéroports dont le volume annuel de passagers de vols réguliers dépasse 1 000 passagers pendant une période de trois ans sont admissibles aux Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). À présent, il n'existe aucun programme d'aide visant l'exploitation et l'entretien.

- Impact des nouveaux règlements

Les exploitants des aéroports veulent connaître les conséquences financières des nouveaux règlements auxquels ils devront éventuellement se conformer. Les exploitants qui ont récemment pris le contrôle des aéroports ont conclu que certains des changements (prévus ou proposés) de la réglementation des opérations aéroportuaires pourraient avoir des effets parfois significatifs sur les dépenses d'exploitation.

Il paraît que l'on prévoit de plus en plus de nouveaux règlements et de renforcements d'anciens règlements, dont plusieurs pourraient occasionner une augmentation des dépenses d'exploitation et des dépenses en capital des aéroports (p. ex.: le RAC 308 pour la mise en œuvre de services d'urgences, les normes d'entretien hivernal, etc.). On prévoit également que cette tendance continuera pour plusieurs années, de paire avec la révision des normes et pratiques recommandées pour les aérodromes.

Même s'il est impossible à présent de déterminer la portée finale des nouveaux règlements, le consultant ou la consultante fournira une évaluation des effets possibles de cette tendance, de la capacité des aéroports étudiés d'absorber l'impact et de distribuer leurs ressources en conséquence.

- Fusion des compagnies aériennes / Restructuration de l'industrie

L'achat des Lignes Aériennes Canadien International par Air Canada, ainsi que les autres changements de l'industrie de l'aviation au cours des dernières années, ont affecté le nombre de vols régionaux. La rationalisation des routes et les changements d'aéronefs affectent la fréquence de vol, les circuits, les capacités d'itinéraire, les horaires et les tarifs. Par conséquent, les activités des aéroports et les recettes de ces derniers ont également été affectées. La situation reste

dynamique et les effets des changements de services sur l'ensemble de l'industrie demeurent vagues.

3. **Portée**

Le travail devra contenir les éléments suivants, mais ne sera pas limité à ceux-ci.

En menant une étude de cas pour chaque aéroport sélectionné, au moyen de recherches et d'analyses, le consultant ou la consultante effectuera une étude approfondie. Son objectif est d'identifier les problèmes de viabilité principaux qui affectent les aéroports et de proposer des solutions.

L'analyse doit toucher aux points suivants:

- caractère de l'aéroport;
- origine;
- étendue;
- tendances actuelles ou éventuelles;
- effets de certains changements des dépenses et des recettes, y compris les dépenses entraînées par les initiatives de réglementation annoncées;
- la rigidité ou la flexibilité des bases de coûts et d'immobilisations des aéroports;
- la condition et l'efficacité des processus formels de planification des affaires;
- les défis administratifs;
- l'estimation de l'importance des effets des facteurs cités et d'autres facteurs sur la viabilité des aéroports au cours des 5, 10 et 20 prochaines années.

L'étude doit faire usage de références géographiques spécifiques de manière à bien cerner et expliquer tout impact majeur affectant une région ou un endroit en particulier.

L'objectif principal de cette recherche est de déterminer et de résoudre les problèmes financiers et commerciaux auxquels font face les aéroports. Cependant, l'étude devra également discuter du rôle et de l'importance de chaque aéroport par rapport à la région et la communauté sur les plans de la société locale, de l'économie, de l'industrie et de l'emploi. Cet aspect du projet est d'une importance particulière puisqu'il permettra la compréhension du rôle stratégique des aéroports locaux dans des régions éloignées des centres urbains.

L'étude doit préciser et évaluer la situation financière actuelle des aéroports étudiés afin de déterminer:

- quels aéroports sont financièrement vulnérables, ainsi que leur niveau de vulnérabilité, les causes de leurs difficultés financières et les effets financiers de chacune de ces causes;
- quels aéroports sont financièrement viables, ainsi que les facteurs contribuant à leur succès;
- les questions relatives aux dépenses et aux recettes ayant un effet négatif sur la viabilité financière et commerciale des aéroports;
- les dépenses en capital et les problèmes d'expansion commerciale qui affectent la viabilité des aéroports;
- les effets des questions relatives à la réglementation;
- les rôles critiques que jouent les aéroports au sein de la région et des communautés qu'ils desservent;
- les services fournis dans l'intérêt du public (p. ex.: évacuation sanitaire, lutte contre les incendies de forêts, services de police, recherche et sauvetage); enfin,
- autres facteurs significatifs ou pertinents.

L'analyse doit tenter de déterminer si le besoin de viabilité des aéroports étudiés va à l'encontre des résultats des facteurs locaux ou structurels.

L'analyse doit tenir compte des conséquences des changements qui ont lieu dans le cadre de la restructuration du système de l'aviation, y compris les facteurs suivants:

- la Politique nationale des aéroports;
- la cession des aéroports;
- la fusion des compagnies aériennes;
- l'abandon ou l'introduction des services aux aéroports;
- les initiatives fédérales et les changements en matière de réglementation (inclure une prévision des dépenses entraînées par les propositions de réglementation connues); enfin,
- autres causes et effets identifiables.

L'étude doit comprendre une analyse des avantages, des limites et des critères d'admission du PAIA.

4. Méthodologie

La méthodologie doit tenir compte des éléments suivants:

- une visite auprès des exploitants de chaque aéroport étudié;

- entrevues, utilisation de questionnaires;
- études et sondages précédents, information et rapports produits par des entreprises compétentes;
- organismes et associations telles que l'Association des transports du Canada, la *Coalition of Concerned Airport Users*, le Conseil des aéroports du Canada et les associations nationales, provinciales et territoriales d'exploitants et de dépositaires d'enjeux des aéroports et de l'aviation;
- sondages et analyses des aéroports telles qu'effectuées par la Fédération des municipalités canadiennes;
- paliers gouvernementaux municipal, provincial, territorial et fédéral;
- autres éléments pertinents et appropriés touchant à l'industrie, aux consommateurs et aux intervenants.

Dans le but d'assister le consultant ou la consultante, un questionnaire type est ci-joint (voir Supplément 2). Ce questionnaire indique les renseignements de base que chaque étude de cas doit présenter. Même si ce questionnaire comprend la plupart des éléments relatifs à la viabilité aéroportuaire, nous encourageons le consultant ou la consultante à proposer au Comité d'orientation un questionnaire modifié à la lumière de son expérience.

Le consultant ou la consultante doit être capable d'effectuer au besoin les fonctions requises (entrevues, demande d'informations, etc.) dans les deux langues officielles.

Dans l'offre de service, le consultant ou la consultante devra proposer ses approches pour effectuer l'étude, ses moyens d'obtenir les renseignements ainsi que son niveau de confiance quant à sa capacité d'obtenir des réponses pertinentes dans ses entretiens avec les exploitants des aéroports sélectionnés.

Il est prévu que le consultant ou la consultante et le Comité d'orientation se rencontreront dans le cadre de téléconférences qui auront lieu une fois par mois.

5. Travaux livrables

Les travaux livrables au terme de cette étude doivent comprendre:

- trois (3) exemplaires de l'ébauche du rapport final en plus d'une copie électronique du rapport (format Microsoft Word 97);
- vingt-sept (27) exemplaires (en anglais) du rapport final et une copie électronique du rapport (format Microsoft Word 97) contenant:
- un résumé des principales conclusions;

- une description de la méthodologie;
- une description des limites de la méthodologie;
- les conclusions de chaque étude de cas;
- tout outil électronique utilisé dans le cadre de l'analyse, tels que des feuilles de calcul.

6. Démarche, échéancier et niveau d'effort

Cette étude se déroulera sous la direction d'un Comité d'orientation composé de membres provenant des ministères des transports aux paliers fédéral et provincial.

L'entrepreneur(e) et le client devront élaborer un contrat de consultation avant le commencement du projet. Les coûts de la préparation de l'offre de service ne sont pas remboursables. De plus, le Comité d'orientation réserve le droit de rejeter tout offre de service qui sera soumis suite à cet appel d'offres.

Il est prévu que ce projet exige un niveau d'effort de l'ordre de 160 000 $ à 176 000 $ (taxes applicables comprises). Toute proposition, par contre, sera sujette aux décisions du Comité d'orientation au moment de la considération de l'offre de service. Le projet doit être complété avant le 15 mars, 2002.

7. Soumission des offres de services

Pour être admissibles à ce projet, les offres de services doivent parvenir à l'adresse ci-dessous ***avant 13 h 00 H.A.E., le 28 septembre, 2001***.

L'offre de service doit proposer une stratégie pour compléter le projet. Cette stratégie doit comprendre une approche à la préparation et à la remise les travaux. Les offres de service doivent comprendre, sous pli séparé, une liste détaillée des coûts, une prévision des heures de travail requises pour chaque participant, une liste de salaires des individus ou des fonctions, ainsi que des références.

La neutralité est une exigence critique dans le cadre de cette étude. Les offres de service doivent fournir des renseignements expliquant les projets actuels et précédents de la firme ou des participants. Elles doivent également faire mention de toute relation avec des organismes ou des clients qui pourrait entraîner un conflit d'intérêt réel ou perçu. Dans le cas où il y aurait de tels conflits d'intérêts, l'offre de service doit décrire comment ce problème sera résolu dans le cadre du projet pour assurer la neutralité ou pour éliminer tout conflit d'intérêt réel ou perçu.

Les coûts ne constitueront pas les seuls facteurs déterminants du processus de sélection. Les offres de services seront évaluées par un jury de sélection qui examinera plusieurs facteurs, dont:

- la capacité démontrée d'effectuer les tâches exigées;
- la capacité de gérer le projet;
- la méthodologie proposée;
- la qualité de l'offre de service, et
- les coûts.

Il est possible que le comité de sélection exige une entrevue dans le cadre du processus de sélection finale.

Envoyer 14 copies de l'offre de service, en plus d'une copie électronique (format Microsoft Word 97) à l'adresse suivante:

Secrétariat des transports,
2323, boulevard St-Laurent,
Ottawa (Ontario) KIG 4J8
Compétence: John Pearson
Téléphone: (613) 247-9347
Télécopieur: (613) 736-1396
Courrier électronique: jpearson@magi.com

Supplément 1 – Liste des aéroports-candidats pour les études de cas

	Provisoire – à confirmer
Colombie-Britannique:	Prince Rupert Cranbrook Dawson Creek Fort St. John
Alberta:	Grande Prairie Peace River Jasper/Hinton
Saskatchewan:	Prince Albert Yorkton
Manitoba:	Brandon Flin Flon
Ontario:	Sault-Sainte-Marie Kapuskasing Muskoka
Québec:	Val D'Or Rouyn-Noranda Gaspé Alma
Nouveau-Brunswick:	Saint-Léonard Saint-Jean
Nouvelle-Écosse:	Yarmouth Sydney
Île-du-Prince-Édouard:	Charlottetown
Terre-Neuve:	Stephenville Deer Lake Goose Bay

Supplément 2

Étude intergouvernementale des aéroports secondaires
Renseignements essentiels

Données de base

Si l'aéroport dispose d'un plan directeur approuvé, celui-ci peut fournir toutes ou la plupart des données essentielles qui suivent:

INFORMATION D'ORDRE GÉNÉRAL

Nom de l'aéroport: _____

Emplacement:_____ Municipalité: _____

Nom du propriétaire: _____

Le propriétaire est- il: Une municipalité? _____ Une administration aéroportuaire? _____ Autre ____

Nom de l'exploitant: _____

L'exploitant est- il: Une municipalité? _____ Une administration aéroportuaire? _____ Autre ____

Nombre d'employés de l'aéroport: _____

L'aéroport a-t-il déjà appartenu à Transports Canada?

Non __ Oui __ Si la réponse est oui, date du transfère _____

L'aéroport est-il agréé? Oui ___ Non ___ Enregistré? Oui___ Non___

INDICATEURS DE DEMANDE

Rôle et mission de l'aéroport:
(tels que définis par les critères du plan directeur ou du plan directeur type – le but est de préciser l'interprétation locale du rôle, de l'environnement et des objectifs commerciaux de l'aéroport.)

Aéronefs:
L'aéroport offre quel genre de service?
Mouvements d'aéronefs annuels

Passagers réguliers (débarqués)	
Passagers irréguliers	
Vols commerciaux sans passagers	
Vols non commerciaux / de loisir	
Vols militaires / politiques	
Autres (préciser)	

- Analyse des tendances des mouvements d'aéronefs au cours des dix (10) dernières années.

Compagnies aériennes commerciales qui desservent l'aéroport et type d'équipement (par saison, le cas échéant):
1.
2.
3.
4.
Dans le cas des aéroports plus petits, combien de fois par jour ou par semaine est-ce que l'aire de stationnement est utilisée simultanément par plus d'un aéronef (par saison)?

Dans le cas des aéroports plus gros:
- Quelles sont les heures de pointe typiques?
- Les aéronefs commerciaux de passagers représentent quel pourcentage des mouvements durant l'heure de pointe?

Passagers:
Volume annuel de trafic passagers ED (par saison): _____
- Analyse des tendances des passagers (par classe, si possible) au cours des dix (10) dernières années.

Dans le cas des aéroports plus petits:
- Quel est le volume typique de trafic passagers E/D par jour et/ou par semaine? Vols commerciaux par rapport aux vols non commerciaux?
- Quel est le volume typique de passagers ED lorsque des vols commerciaux de passagers se chevauchent? Combien de personnes (les passagers et ceux qui les rencontrent) occupent l'aérogare aux heures de pointe?
- Le cas échéant, préciser par saison.

Dans le cas des aéroports plus gros:
- Quel est le volume de trafic passagers typique pendant les heures de pointe? Vols commerciaux par rapport aux vols non commerciaux?
- Combien de personnes (voir ci-dessus) occupent l'aérogare pendant les heures de pointes normales?
- Le cas échéant, préciser par saison.

Cargaison:
Obtenir toutes les données quantitatives disponibles afin d'indiquer le rôle des activités de cargaison de l'aéroport.

INDICATEURS DE CAPACITÉ

Côté piste:
Longueur et largeur de la ou des piste(s):
- réelles
- entretenues (par saison)

Aménagement des pistes

Superficie de l'aire de stationnement:
- réelle
- entretenue (par saison)

Nombre de quais d'embarquement et d'aires de stationnement pour les aéronefs de passagers

Aérogare:
Superficie des endroits accessibles au public:
- réelle
- entretenue (par saison)

Capacité nominale:

Données financières
Les sections dotées d'un astérisque sont des données essentielles (obtenir des données pour trois (3) ans ou plus, si elles sont disponibles).

***1. Recettes provenant de frais d'utilisation des services d'aviation**

			Courant	Passé
A)	Redevances d'atterrissage	$		
B)	Frais de l'aérogare	$		
C)	Stationnement d'aéronefs	$		
D)	Autres (préciser)	$		
E)	Total	$		

***2. Recettes commerciales:**

			Courant	Passé
A)	Concessions de l'aérogare	$		
B)	Bails fonciers	$		
C)	Stationnement	$		
D)	Location de bureaux	$		
E)	Taxi	$		
F)	Autres (préciser)	$		
G)	Total	$		

***3. Autres recettes:**

		Courant	Passé
Frais d'améliorations aéroportuaires	$		
Subventions (préciser)	$		
Intérêt	$		
Autres (préciser)	$		

***4. Total des recettes** **$**

***5. Dépenses**

	Courant	Passé
Salaires	$	
Matières, approvisionnements et services	$	
Contrat de gestion	$	
Impôt foncier	$	
Amortissement	$	
Frais d'intérêts	$	
Autres (préciser)	$	
Dépenses totales	$	

***6. Excédent des recettes sur les dépenses** $

7. Actifs

	Courant	Passé	
Trésorerie	$		
Comptes créditeurs	$		
Stock de matières consommables	$		
Charges constatées d'avance	$		
Autres	$		
	Courant	Passé	
Immobilisations			
Coût	$		(par groupe d'actifs)
Âge	#		
Amortissement	$		(par gr. d'actifs)
Amortissement cumulé	$		(par gr. d'actifs)
Période d'amortissement	#		(par gr. d'actifs)
Valeur marchande	$		(par gr. d'actifs)
VCN	$		
Coût de remplacement	$		
Restrictions (préciser)			(par actif)
Achats	$		(par gr. d'actifs)
Aliénation	$		(par gr. d'actifs)

8. Dettes à court terme

	Courant	Passé
Comptes payables	$	
Dépôt de garantie	$	
Tranche de la dette à long terme à moins d'un an	$	
Dette à long terme		
Explication de la dette		
Montant	$	
Intérêt	$	
Date du début		
Date de la fin		

***9. Frais d'amélioration aéroportuaire et autres charges directes aux clients**

Date d'entrée en vigueur
Taux
Application (p. ex.: passagers embarqués)
Méthode de collection Aéroport? Compagnie aérienne?
But des FUP Projet d'immobilisations?
Exploitation?
Sources de revenu envisagées avant la mise en vigueur de FUP
Raisons de la mise en vigueur de FUP

***10. Budget des cinq (5) prochaines années**

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Recettes (FUP non compris)					
Dépenses (FUP non compris)					
Recettes FUP nettes					
Nombre de passagers ED					

***11. Soutien financier externe**

		Courant	Passé
Préciser le type de financement			
Montant	$		
Conditions			
Taux	%		

***12. Régime d'investissement**

L'aéroport a-t-il un plan directeur approuvé et/ou un régime d'investissement?

(données pour 20 ans, si possible)

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Gestion globale Terrain d'aviation (détailler) Aérogare (détailler) Côté aérogare (détailler)					
Expansion Terrain d'aviation (détailler) Aérogare (détailler) Côté aérogare (détailler)					
Génération de recettes (détailler)					
Plans de recouvrement des coûts:					

Profil de gouvernance

Décrire comment l'aéroport est géré:

- Rapports hiérarchiques
- Structure de direction (conseil d'administration, comités, etc.)
- Membres du corps administratif
- Organisation (nombre d'employés dévoués, services externes fournis gratuitement, etc.

ANNEXE B

ÉTUDE DE LA VIABILITÉ DES AÉROPORTS SECONDAIRES AU CANADA

Questionnaire d'entrevue et de collecte des données

A. Information générale

Non de l'aéroport: _____

Location: _____ Municipalité: _____

Gestionnaire de l'aéroport: _____ Téléphone: (____) _____

Nom du propriétaire: _____

Le propriétaire est une:
☐ Municipalité ☐ Autorité aéroportuaire ☐ Autres, spécifier _____

Nom de l'exploitant: _____

L'exploitant est une:
☐ Municipalité ☐ Autorité aéroportuaire ☐ Autres, spécifier _____

Est-ce que l'aéroport était la propriété de Transports Canada?
☐ Oui ☐ Non Si oui, préciser la date de transfert: _____

L'aéroport est-il: Certifié ☐ Oui ☐ Non
Enregistré ☐ Oui ☐ Non

L'aéroport possède-t-il un plan directeur? ☐ Oui ☐ Non

Si oui: en quelle année fut-il complété: _____

B. Activités aéroportuaires et indicateurs de demande

Catégories et niveaux de services aériens exploités à l'aéroport:

Catégorie	Actuel (Oui/non)	Mouvements annuels d'aéronef		
		2001 Est.	2000	1999
Services passagers réguliers	O / N			
Services passagers non-réguliers	O / N			
Services commerciaux non-passagers	O / N			
Services non-commerciaux ou récréationnels	O / N			
Exploitation militaire ou d'État	O / N			
Autres (spécifier)	O / N			

Note – Les mouvements entre 1990 et1998 seront obtenus de Statistiques Canada

Énumérer les compagnies aériennes commerciales, les catégories de services et les aéronefs utilisés:

#	Compagnies aériennes	Services régulier	Types d'aéronef
		(Oui/non)	(si saisonnier – spécifier: É(Été) H (Hiver) (Si le services est moins d'un vol semaine indiquer par un *)
1		O / N	
2		O / N	
3		O / N	
4		O / N	
5		O / N	
6		O / N	
7		O / N	
8		O / N	

Mouvements d'aéronef à l'heure de pointe

Veuillez indiquer le nombre d'heures durant le jour le plus occupé d'une semaine typique où il y a plus d'un aéronef commercial qui utilise le tablier en même temps. Préciser si cette situation varie d'après les saisons:

#_____ **OU** Été #: _____ Hiver #: _____

Existe-t-il des moments où plus d'un aéronef commercial qui utilise le tablier en même temps?
☐ Oui ☐ Non

Si oui, veuillez préciser les mouvements d'aéronefs commerciaux pour une heure de pointe typique par saison?

Saison	Tous les mouvements	Mouvements commerciaux (ou % du total)
Été		
Automne		
Hiver		
Printemps		

Trafic des passagers annuels embarqués et débarqués:
Veuillez spécifier les chiffres pour les derniers 12 mois disponibles (préciser l'année)

Mois	Année	Chiffres	Mois	Année	Chiffres
Janvier	20		Juillet	20	
Février	20		Août	20	
Mars	20		Septembre	20	
Avril	20		Octobre	20	
Mai	20		Novembre	20	
Juin	20		Décembre	20	

Estimé annuel pour 2001		Régulier		Non-Régulier	
Actuel pour 2000		Régulier		Non-Régulier	
Actuel pour 1999		Régulier		Non-Régulier	

% des passagers en correspondance: _____

Comment les chiffres furent obtenus:

☐ Sondage ☐ Compagnies aériennes ☐ Meilleur estimé ☐ Autres: _____

Périodes de pointe (préciser été & hiver si différentes)	Été	Hiver
Quel est le volume typique de passagers à l'heure de pointe?	_____	_____
Quelle est la proportion des passagers sur des vols non-réguliers?	_____%	_____%
Quel est le volume habituel des personnes (passagers, accompagnateurs) dans l'aérogare aux heures de pointe ?	_____	_____

Cargo

Quel est le tonnage annuel traité à l'aéroport ? _____ tonnes

Ce tonnage comprend: ☐ cargo embarqué ☐ transporté dans un aéronef passager
☐ cargo débarqué ☐ transporté dans un aéronef tout cargo

Roughly, how much of the cargo tonnage (% of t) is excluded?_____

Quels types de cargo sont traits et est-ce que le cargo est important pour la communauté?:

_____

Existe-il des services tout-cargo ou des services combi (cargo et passagers) ? ☐ Oui ☐ Non
Si oui, types d'aéronef et # de vols par semaine: _____

Services aériens publics à l'aéroport

Lequel des services publics suivants est offert à l'aéroport, et approximativement combien y a t'il de vols par année?

Évacuations médicales	☐ Oui	☐ Non	_____ par année
Combat de feux de forêt	☐ Oui	☐ Non	_____ par année
Recherche et sauvetage	☐ Oui	☐ Non	_____ par année
Opérations policières	☐ Oui	☐ Non	_____ par année
Raisons Médicales ..... (transplantations d'organes	☐ Oui	☐ Non	_____ par année
Autres: _____	☐ Oui	☐ Non	_____ par année

C. Indicateurs de capacité

Coté-air

	Actuel	Tel que maintenu			Variation depuis 1990
		Été	Hiver	Unité	Nature des variations& date
Pistes # _____					
Longueur des pistes	_____	_____	_____	____	_____
Largueur des pistes	_____	_____	_____	____	_____
Dimension du tablier	_____	_____	_____	____	_____
Voies de circulation	_____	_____	_____	____	_____

Aéronef critique pour la piste: _____

Pistes # _____					
Longueur des pistes	_____	_____	_____	____	_____
Largueur des pistes	_____	_____	_____	____	_____
Dimension du tablier	_____	_____	_____	____	_____
Voies de circulation	_____	_____	_____	____	_____

Aéronef critique pour la piste: _____

Nombre de barrières/postes de stationnement pour les aéronefs de passagers: _____

Aérogare

		Dimension	Unité	Variation depuis 1990 Nature des variations& date
Aires publiques:	Actuel	_____	___	_____
Tel que maintenu	Hiver	_____	___	_____
	Été	_____	___	_____

Passerelles d'embarquement

		Dimension	Unité	Variation depuis 1990 Nature des variations& date
Nombre de passerelles: Actuel		_____		_____
Tel que maintenu	Hiver	_____	___	_____
	Été	_____	___	_____

D. Conditions des installations propriétés de l'aéroport

Pauvre Passable Bonne Excellente

Pistes: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Voies de circulation: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Tablier: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Aérogare: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Clôture de périmètre: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Autres édifices (garage, caserne des pompiers, etc.), spécifier:

_____ Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

_____ Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

_____ Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Véhicules/équipment: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Routes/parcs de stationnement: Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

Autres:

_____ Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

_____ Cote 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Âge: _____

Commentaires: _____

_____

E. Récents investissements en immobilisation

Actifs	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
Pistes/voies de circ.											
Tablier											
Aérogare											
Autres édifices											
Véhicules/équip.											
Routes/Stationn.											
Autres											

Demandes de financement au PAIA depuis 1996:

Date	Pour quels travaux - décrire	Montant/**A**pprouvées/Financées	En **S**uspens/ **R**ejetées/	Année
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____
____	_____	$__ _____	_____	_____

Commentaires concernant les expériences à propos du PAIA: _____

_____

_____

_____

Avez-vous complété des études de projets éligibles au financement par le PAIA pour lesquels des demandes au PAIA n'ont pas été faites ou dont les décisions sont en suspens?

☐ Oui ☐ Non Si oui, disposez-vous d'une copie de ces études?

Est-ce que des remises en état d'installations sont reportées en raison de financement insuffisant?

_____

_____

F. Données financières

sous TC	Année fiscale se terminant le _____					3 dernières années		
	2001	2000	1999	1998	1997	____	____	____
Recettes aéronautiques*								
Redevances d'atterrissage	$____	____	____	____	____	____	____	____
Redevances d'aérogare	$____	____	____	____	____	____	____	____
Stationnement d'aéronef	$____	____	____	____	____	____	____	____
Autres: _____ (spécifier)	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
Total recettes aéronautiques	$____	____	____	____	____	____	____	____
Recettes commerciales*								
Concessions d'aérogare	$____	____	____	____	____	____	____	____
Location de terrains	$____	____	____	____	____	____	____	____
Stationnement d'autos	$____	____	____	____	____	____	____	____
Location d'espaces	$____	____	____	____	____	____	____	____
Taxi	$____	____	____	____	____	____	____	____
Autres _____ (spécifier)	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
Total recettes commerciales	$____	____	____	____	____	____	____	____
Autres recettes*								
Frais d'amélioration aéroportuaire	$____	____	____	____	____	____	____	____
Subventions & contributions	$____	____	____	____	____	____	____	____
Intérêts	$____	____	____	____	____	____	____	____
Ventes d'actifs	$____	____	____	____	____	____	____	____
Autres _____ (spécifier)	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
_____	$____	____	____	____	____	____	____	____
Total autres recettes	$____	____	____	____	____	____	____	____
Recettes totales*	$____	____	____	____	____	____	____	____

	Année fiscale se terminant le _____ sous TC 2001	2000	1999	1998	1997	3 dernières années		
Dépenses*								
Salaires	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Bénéfices et primes, etc.	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Formation	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Matériel, pièces, fournitures, réparations	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Contrats d'entretien	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Services professionnels	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Taxes foncières	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Utilités/carburant	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Amortissement	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Assurances	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Déplacement	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Marketing & relations publiques	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Frais d'intérêts	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Autres _____ (spécifier)	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Divers	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Total Dépenses*	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Profits (Pertes)*	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Actifs								
Immeubles, équipement	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Encaisse	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Comptes recevables	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stock	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Frais payés d'avance	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Autres _____	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Actifs totaux	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

	Année fiscale se terminant le _____ sous TC 2001	2000	1999	1998	1997	3 dernières années		
Passifs								
Comptes à payer (incl. taxes)	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Recettes reportées.....	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Dépôt de sécurité.....	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Remboursement de la dette à long terme.....	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Dettes à long terme - Montant	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Taux d'emprunt	%_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Explications des dettes à long terme: _____

_____

_____

Date de commencement: _____

Échéance: ..... _____

Autres: _____ ..	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ ...	$_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Comptabilité des actifs immobiliers

a) Année récente disponible: _____

Groupes d'actifs		Pistes	Tablier	Aérogare	Véhs/Equip	Autres
Coût(initial).....	$	_____	_____	_____	_____	_____
Âge.....	#	_____	_____	_____	_____	_____
Amortissement.....	$/an	_____	_____	_____	_____	_____
Amortissement accum..	$	_____	_____	_____	_____	_____
Valeur marchande.....	$	_____	_____	_____	_____	_____
Valeur résiduelle	$	_____	_____	_____	_____	_____
Valeur de remplacement	$	_____	_____	_____	_____	_____
Acquisitions.....	$	_____	_____	_____	_____	_____
Défalcations/ventes...	$	_____	_____	_____	_____	_____
Méthode d'amortissement*		__L / SD_	__L / SD _	__L / SD _	__L / SD _	__L / SD _
Taux de dépréciation %		_____	_____	_____	_____	_____

** Amortissement: L=Linéaire ou Standard, SD=Solde dégressif*

Restrictions, spécifier pour chaque groupe d'actifs: _____

_____

_____

_____

b) 1998 (ou 1997 ou1999, encercler l'année applicable)

Groupes d'actifs	Pistes	Tablier	Aérogare	Véhs/Equip	Autres
Coût(initial)..... $					
Âge..... #					
Amortissement..... $/an					
Amortissement..... $ accum..					
Valeur marchande..... $					
Valeur résiduelle ..... $					
Valeur de..... $ remplacement					
Acquisitions..... $					
Défalcations/ventes... $					

Restrictions, spécifier pour chaque groupe d'actifs: _____

_____

_____

_____

c) Dernière année sous TC – Année: _____

Groupes d'actifs	Pistes	Tablier	Aérogare	Véhs/Equip	Autres
Coût(initial)..... $					
Âge..... #					
Amortissement..... $/an					
Amortissement..... $ accum					
Valeur marchande..... $					
Valeur résiduelle ..... $					
Valeur de..... $ remplacement					

Acquisitions..... $	_____	_____	_____	_____	_____
Défalcations/ventes... $	_____	_____	_____	_____	_____
Méthode d'amortissement*	__L / SD_	__L / SD _	__L / SD _	__L / SD _	__L / SD _
Taux de dépréciation %	_____	_____	_____	_____	_____

** Amortissement: L=Linéaire ou Standard, SD=Solde dégressif*

Restrictions, spécifier pour chaque groupe d'actifs: _____

_____

_____

_____

Terrain

Superficie totale de l'assiette des terrains de l'aéroport: _____ acres **ou** _____ hectares

Prix d'achat du terrain: $_____

Valeur marchande courante des terrains: $_____

Est-ce que des parcelles de terrains furent vendues depuis le transfert de TC? ☐ Oui ☐ Non

Si oui, quels furent les produits nets de la vente des terrains?

_____

G. Frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ou autres frais imputés aux passagers

Date d'entrée en vigueur: _____

Tarif: $_____

Si le tarif a changé, indiquer le tarif antérieur et la date de changement:$_____/_____

Perçu auprès: ☐ Passager partant ☐ Autres, spécifier:_____

Exemptions: ☐ passagers en correspondance ☐ Enfants ☐ Autres: _____

Quel % des passagers est exempté? _____

Quel est le tarif moyen par passager embarqué/débarqué? _____

Mode de perception ☐ Aéroport ☐ Compagnies aériennes

Objet du FAA ☐ Immobilisation ☐ Frais d'exploitation

Est-ce que d'autres sources de recettes furent envisagées avant d'imposer le FAA?

_____

_____

Raisons principales justifiant l'imposition du FAA ?:

_____

_____

H. Budget pour les cinq (5) prochaines années

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Année.....	_____	_____	_____	_____	_____
Recettes (excluant FAA).... $	_____	_____	_____	_____	_____
Dépenses (excluant FAA).. $	_____	_____	_____	_____	_____
Recettes FAA (Nettes)..... $	_____	_____	_____	_____	_____
Prévisions de passagers E/D #	_____		_____	_____	_____
.....	_____				

I. Sources externes de financement (excluant le PAIA)

Veuillez spécifier la source et le type de financement (si emprunt, préciser le taux d'intérêt)	sous TC 2001	2000	1999	1998	1997	3 dernières années		
1. _____ $	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ Taux %	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Conditions: _____								
2. _____ $	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ Taux %	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Conditions: _____								
3. _____ $	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ Taux %	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Conditions: _____								
4. _____ $	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ Taux %	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Conditions: _____								
5. _____ $	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____ Taux %	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____	_____

Conditions: _____

J. Plan d'investissements en immobilisation

Est-ce que l'aéroport dispose d'un plan approuvé d'investissements en immobilisation ?

☐ Oui ☐ Non Si oui, année d'approbation:_____

Veuillez résumer les projets d'investissements en immobilisation prévus et indiquer les projets éligibles au financement par le PAIA et le % des coûts qui seraient financer par le PAIA.

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Années 6-10	Années 11-20	PAIA?	%
Maintien du cycle de vie Détailler pour projets côté-air, ou aérogare, ou côté-ville									
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
Agrandissement								O/N	%
Détailler pour projets côté-air, ou aérogare, ou côté-ville								O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
Génération de recettes - Détailler pour projets côté-air, ou aérogare, ou côté-ville								O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%
	$							O/N	%

Dispositions envisagées pour récupérer et/ou de partager les coûts

_____

_____

_____

K. Organisation aéroportuaire

Quels sont la vocation – le rôle, et la mission et la vision de l'aéroport ?
(tel que définis dans le plan directeur ou le plan d'affaires – dans le but de préciser la perception locale de la vocation – de rôle, de la mission et de la vision de l'aéroport, l'analyse de l'environnement d'affaires et les aspirations de l'entreprise aéroportuaire)

Profil de gestion

L'aéroport est géré selon quelle approche?(gestion directe, à contrat, etc.)

Quelle est la structure d'organisation?_____
(joindre un organigramme si disponible)

Quelle est la structure de gestion: ☐ Conseil d'administration
☐ Conseil municipal
☐ Commission ☐ Autres, spécifier:_____

Qui sont les membres de l'organe de gestion et comment furent-ils nommés ?

Organisation

Nombre d'employés (affectés aux activités de l'aéroport)

Actuel	Temps plein: _____	Temps partiel: _____	Total: _____
1998	Temps plein: _____	Temps partiel: _____	Total: _____
Sous TC	Temps plein: _____	Temps partiel: _____	Total:

_____Année:_____

Quels services fournis à l'aéroport par la municipalité ne sont pas reflétés dans les états financiers ? Quels seraient les coûts de ces services advenant que l'aéroport aient à les fournir directement? Ces services étaient-ils fournis par la municipalité du temps où l'aéroport était la propriété de TC? (exemple: marketing, formation, pompiers, enlèvement des ordures, déneigement, etc.)

Catégorie de service	Valeur $	Sous TC
_____	$_____	O/ N
_____	$_____	O/ N
_____	$_____	O/ N
_____	$_____	O/ N

Quels sont les principaux défis confrontant la gestion de l'aéroport, et est-ce que 'a position financière aide ou nuit pour relever ces défis avec succès (exemple: formation du personnel, rétention de personnel qualifié, etc.)

_____

_____

L. Services fournis

Heures d'exploitation

Heures actuelles: _____ am à _____pm

Ont-elles changées depuis 1990? ☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser heures antérieures _____ am à _____pm date du changement _____

_____ am à _____pm date du changement _____

_____ am à _____pm date du changement _____

_____ am à _____pm date du changement _____

Si les heures d'exploitation furent réduites, était-ce pour réduire les coûts? ☐ Oui ☐ No

Commentaires: _____

Services d'intervention d'urgence (SIU)

Est-ce que l'aéroport a fourni des services d'intervention d'urgence à n'importe quel moment depuis 1990 ? ☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser la/les catégorie(s) de SIU, et fournir la ou les dates de modification(s) de la catégorie:

_____

Est-ce que l'aéroport est tenu de fournir des services d'intervention d'urgence en vertu du RAC 308 ? ☐ Oui ☐ Non

Si oui, à quelle catégorie: _____ ,

Si oui & à la catégorie B, est-ce qu'un véhicule de SIU devra être acquis et entretenu ?

□ sur le site de l'aéroport □ au service des incendies de la municipalité

Quels coûts additionnels anticipez-vous pour la fourniture des SIU à l'aéroport:

Initiaux: _____$

Courants: _____annuels

Au moment du transfert de l'aéroport par TC, était-il clair que l'aéroport serait ``non-désigné``à l'égard des SIU et que ceci signifiait que la nouvelle gestion pourrait établir le dégré de SIU en considération des risques et des moyens financiers ?

□ Oui, c'était clair □ Non, ce n'était pas clair □ Ne savons pas

Commentaires:_____

Avez-vous formulé une demande ou avez-vous l'intention de formuler une demande au PAIA pour défrayer les coûts initiaux reliés aux SIU ? □ Oui □ Non

Sûreté

Est-ce que les changements récents survenus en matière de sûreté vont avoir un impact sur vos recettes et dépenses ? □ Oui □ Non

Si oui, veuillez préciser les coûts additionnels ou les diminutions de recettes que vous anticipez:

Court-terme Immobilisation: $_____ Prévoyez-vous du financement du PAIA? □ Oui □ Non

Frais d'exploitation $_____ Perte de recettes $_____

Long terme - Frais d'exploitation $_____/an Perte de recettes $_____/an

Autres services fournis

Veuillez indiquer la liste des autres services fournis et préciser lesquels furent réduit pour diminuer les dépenses, le degré de réduction, et préciser si certains services furent donnés en sous-traitance (i.e. à contrat):

Service	Réduit (O/N)	Sous-traité (O/N)	Degré de réduction ?
Entretien hivernal côté-piste	____	____	_____
Tonte de gazon	____	____	_____
Kiosque d'information	____	____	_____
Inspection de piste, mesure de l'indice de freinage	____	____	_____
Déneigement côté-ville	____	____	_____
Nettoyage domestique- aérogare	____	____	_____
Autres (spécifier)	____	____	_____

..... ____ ____ _____

..... ____ ____ _____

..... ____ ____ _____

Est-ce que la mesure de l'indice de freinage est actuellement effectuée à votre aéroport ?

☐ Oui ☐ Non

M. Impact économique

Situation de l'emploi à l'aéroport - # de personnes-années

Aéroport	_____	Concessions/restaurants	_____	FBO	_____
Cies. aériennes	_____	Entretien aéronefs	_____	Sûreté	_____
École de pilotage	_____	Autres	_____		

Distance par routes de l'aéroport le plus prêt offrant:

Services aériens régionaux par turboprop ou jet? _____ km

Services aériens transfontaliers ou internationaux _____ km

Quelle proportion des passagers sont:

Des gens d'affaires _____% (Résidents ou visiteurs)

De l'extérieur de la région (non-résidents) _____%

Des touristes de l'extérieur de la région _____%

Des étudiants dans la région (école/collège/université) _____%

(Note - %s n'ont pas à totaliser 100%)

Pouvez-vous indiquer le montant approximatif dépensé en moyenne par chaque voyageur au cours de leur séjour dans la ville/région desservie par l'aéroport $_____

Quels sont les industries majeures dans votre région ? _____

_____

Les services aériens fiables et fréquents sont-ils critiques pour ces industries ?

_____

_____

N. Perspectives futures

D'après vous quelles sont les perspectives futures pour l'aéroport si l'environnement présent et la tendance financière actuelle se maintiennent ?

Est-ce que l'aéroport sera alors vulnérable sur le plan financier?

ANNEXE C

LISTE D'ENTREVUES AVEC LES GOUVERNEMENTS ET LES INTERVENANTS

Gouvernements provinciaux:

Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse, Charles Mackenzie, Conseiller en matières politiques (téléphone: 902-424-6727)

Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Margaret Grant-McGivney, Gestionnaire des services aux passagers, Direction des politiques de transport (tél.: 506-453-2802

Ministère des transports du Québec, Jean Gagnon - Analyste en transport, Service du transport maritime et aérien (tél.: 418-643-3566)

Ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard, Cathy Worth, Ingénieure en planification (tél.: 902-894-0271)

Ministère des Autoroutes et des Transports de la Saskatchewan, Ralph Paragg, Directeur – accès au Nord, air et sécurité (tél.: 306-787-8335)

Colombie-Britannique, Agence du financement des transports, David Bachynski, Directeur des programmes de subvention (tél.: 250-387-4569)

Ministère des transports de la Colombie-Britannique, Nicholas Vincent, Conseiller principal en transports, Direction générale d'orientation et de planification (tél.: 250-953-3068)

Ministère des Transports de l'Alberta, Peter Dawes, Conseiller principal en matières politiques, Direction de l'analyse économique (tél.: 780-415-0687)

Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba, Gordon E. Tufts, Consultant en matières de transport, Section des politiques de transport (tél.: 204-945-1557)

Ministère des Transports de l'Ontario, Paul V. Steckham, Conseiller principal en matières politiques, Direction des politiques de transport aériens (tél.: 416-235-4930)

Ministère des Travaux publics et des Transports de Terre-Neuve, Douglas M. Shea, Analyste des politiques de transport (tél.: 709-729-3637)

Bureau des transports dans les régions éloignées du Nord de l'Ontario, Louis Richard (tél.: 807-473-2081)

Gouvernement fédéral (Transports Canada)

Bureau national, Programmes aéroportuaires et cession TC, David Bell, Directeur général (tél.: 613-993-4465)

Région de l'Atlantique, Programmes aéroportuaires et cession TC, Reg Dingley, Gestionnaire régional

Région de l'Ontario, Programmes TC, Eric Larson, Gestionnaire régional, Cessions et programmes des biens (tél.: 416-952-0487)

Région du Québec, Programmes aéroportuaires et cession TC, Daniel Bleau, Gestionnaire régional – aéroports (tél.: 514-633-3100)

Région des Prairies et du Nord, TC, David W. Murray, Gestionnaire régional, (tél.: 204-984-8105)

Associations

ATAC, Warren Everson (tél.: 613-233-7724)

Association des aéroports du Canada atlantique, Gerry Gallant, Directeur administratif (tél.: 902-566-1701)

Alberta Airport Operators Association (Association des exploitants d'aéroports de l'Alberta), Brian Grant, Président (tél.: 780-539-5270)

Alberta Aviation Council (Conseil de l'aviation de l'Alberta), Ken Beleshko, Directeur administratif (tél.: 780-414-6191)

Conférence pour la gestion des aéroports de l'Ontario, Dave Dayment, Président (tél.: 905-477-8100)

Airports Committee of the BC Aviation Council (Comité des aéroports, Conseil de l'aviation de la Colombie-Britannique), Curtis Grad (tél.: 604-855-1001)

Conseil aéronautique manitobain, Fred Petrie (tél.: 204-231-2900)

Conseil des aéroports du Canada, Neil Raynor, Directeur administratif (tél.: 613-560-8302)

Autres intervenants

Agence de promotion économique du Canada atlantique, Mark Gourley, Analyste principal des politiques (tél.: 506-851-6078)

Bureau de diversification de l'économie de l'Ouest, Jim Saunderson, Directeur des programmes (Edmonton) (tél.: 780-495-4301)

ANNEXE D

CRITÈRES D'ADMISSION AU PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES (PAIA)

CRITÈRES D'ADMISSION AU PAIA

Objet

Fournir une aide financière aux demandeurs admissibles, pour la réalisation de projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation.

Demandeurs admissibles

- le propriétaire d'un aéroport admissible ou son exploitant (s'il est désigné par le propriétaire et qu'un contrat à long terme est en vigueur);
- les aéroports qui sont tenus par règlement de fournir des Services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et les autres entités qui doivent fournir des services approuvés à de tels aéroports, pour des projets admissibles liés à la prestation de ces services.

Aéroports admissibles

Un aéroport qui n'appartient pas au gouvernement fédéral et n'est pas exploité par lui, qui accueille toute l'année des services réguliers de transport de passagers et qui satisfait aux exigences du Règlement de l'aviation canadien, partie III, sous-partie 2, Aéroports (TP312 Aérodromes - Normes et pratiques recommandées) en ce qui concerne la certification.[1]

Dans le cas d'un aéroport désigné comme « Aéroport éloigné » selon les conditions énoncées dans la Politique nationale des aéroports (publiée le 13 juillet 1994), de même que dans le cas des aéroports qui sont tenus par règlement de fournir des Services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence, l'exigence d'admissibilité d'accueillir des services réguliers de transport de passagers ne s'applique pas.

Un aéroport est considéré comme accueillant des services réguliers de transport de passagers si durant chacune des trois dernières années civiles il a accueilli annuellement un minimum de 1 000 passagers commerciaux réguliers tel qu'en témoignent les statistiques officielles sur les passagers de Statistique Canada. En l'absence de statistiques officielles sur les passagers de Statistique Canada, le propriétaire/exploitant de l'aéroport sera tenu de remplir une déclaration assermentée.

---

[1] Un aérodrome enregistré est considéré comme admissible à condition d'être raisonnablement près d'être certifié et que le projet proposé ait pour effet de combler l'écart qui le sépare de la certification. L'admissibilité sera évaluée par Transports Canada au cas par cas.

Types de contributions disponibles

Projets admissibles

Des contributions seront examinées pour les types de projets suivants, par ordre décroissant de priorité:

Priorité 1: Projets côté piste liés à la sécurité[2] comme la remise en état des pistes, des voies de circulation, des aires de trafic, le balisage lumineux connexe, les aides visuelles, les entrepôts de sable, les services d'utilité publique pour desservir les articles admissibles, ainsi que les coûts connexes de préparation de l'emplacement, y compris les coûts directement liés à l'environnement, l'équipement et les abris pour cet équipement qui sont nécessaires au maintien du niveau de protection des Services d'incendie d'aéronefs ou des Services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence, requis par les règlements pour l'aéroport.

Priorité 2: L'équipement mobile lourd côté piste (lié à la sécurité), comme les souffleuses à neige, les chasse-neige, les balayeuses, les épandeurs, les dispositifs d'essai pour la mesure du coefficient de frottement en hiver.

Priorité Projets liés à la sécurité visant les aérogares et le côté ville, comme **3**:l'installation de systèmes de protection d'incendie, l'enlèvement de l'amiante et l'aménagement pour accès facile.

Priorité 4: Protection, remise en état et prolongation de la durée de vie des biens ou diminution des coûts d'exploitation - aérogare, accès côté ville. Abris pour l'équipement mobile lourd côté piste.

Projets inadmissibles

Des contributions ne peuvent être versées pour les projets suivants:

- achat de terrains;
- réalisation d'études de faisabilité, de planification ou de zonage;
- projets déjà en chantier ou terminés.

Critères d'évaluation

Le projet doit:

1. être essentiel pour maintenir ou améliorer la sécurité, protéger les biens ou diminuer les coûts d'exploitation de façon significative;

---

[2] Des fonds seront fournis seulement pour les projets liés à la sécurité côté piste nécessaires pour accueillir les aéronefs qui assurent toute l'année des services réguliers de transport de passagers. Tout besoin supplémentaire sera à la charge du bénéficiaire.

2. être conforme aux pratiques d'ingénierie reconnues; et

3. être justifié en fonction de la demande actuelle. Les projets qui entraînent l'agrandissement des installations ne seront pris en considération que s'il est prouvé que les installations actuelles sont préjudiciables à la sécurité.

Le demandeur doit démontrer le besoin financier, c.-à-d. l'incapacité de l'aeroport d'autofinancer le projet, et devra fournir les états financiers vérifiés de l'aéroport pour les trois dernières années.[3]

Financement

La priorité sera établie par Transports Canada en tenant compte des éléments suivants:

- catégorie du projet admissible (c.-à-d. Priorité 1, 2, 3 ou 4 ci-dessus);
- analyse technique (état de l'installation, historique de l'entretien du bien et calendrier proposé pour l'entretien futur);
- trafic de l'aéroport (service régulier toute l'année, aéronefs et passagers);
- exigences de certification de l'aéroport; et
- les conseils de l'industrie.

Formule de partage des coûts

Dans le cas des projets admissibles des niveaux de priorité 1, 2 et 3, le demandeur devra contribuer au projet selon le tableau ci-après, en fonction du niveau d'activité de l'aéroport, sur le fondement de la moyenne des statistiques (fournies par Statistique Canada ou par déclaration assermentée) pour les trois dernières années civiles:

Passagers des vols commerciaux réguliers	(%)
plus de 150 000	15%
100 000 à 149 999	10%
50 000 à 99 999	5%
moins de 49 999	0%

Pour les projets de la Priorité 2:

- le partage des coûts sera identique à celui prévu pour la Priorité 1, sauf que lorsque l'équipement n'est pas utilisé exclusivement à l'aéroport, la participation fédérale sera réduite en conséquence.

[3] Les états financiers vérifiés peuvent ne pas se limiter à l'aéroport, lorsque le demandeur a d'autres secteurs d'activité.

- Il faudra déduire du coût de l'équipement sa valeur de récupération avant d'appliquer la formule de partage des coûts.

Pour les projets admissibles de la Priorité 4, le demandeur sera tenu d'assumer 50 % du coût du projet, quel que soit le volume de trafic des passagers réguliers.

Entente de contribution

Une entente de contribution doit être signée par Transports Canada et par le bénéficiaire avant que les travaux relatifs au projet puissent commencer. Tous travaux commencés avant que l'entente soit dûment signée ne seront pas admissibles au remboursement. Un projet ne peut pas être financé avant le début de l'année financière au cours de laquelle le projet doit être entrepris.

Le montant approuvé de la contribution constitue le maximum des fonds qui seront fournis. Le montant remboursé réel peut être inférieur; seules les dépenses convenues et justifiées seront remboursées.

Les bénéficiaires doivent remplir un questionnaire sur le code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat s'appliquant aux anciens fonctionnaires (annexe B).

Le bénéficiaire doit veiller à ce que toute personne qui fait des représentations pour son compte soit enregistrée conformément à la *Loi sur l'enregistrement des lobbyistes*.

Si la contribution est égale ou supérieure à 1 million de dollars, le bénéficiaire est tenu de continuer à exploiter l'aéroport selon les normes de certification d'aérodrome pour une période de dix ans suivant la date de signature de l'entente de contribution, sinon la contribution devient alors remboursable. Si la contribution est inférieure à 1 million de dollars, la période d'exploitation obligatoire sera déterminée par Transports Canada.

Le bénéficiaire doit déclarer toute source de financement pour le projet au moment où l'entente est négociée et également au parachèvement du projet.

Des limites précises d'aide financière dans le cadre de ce programme peuvent être envisagées si un bénéficiaire reçoit du financement d'autres paliers de gouvernement, y compris d'autres sources fédérales, pour le projet proposé.

Transports Canada aura le droit d'accès, d'information et de vérification pour déterminer si les modalités et conditions de l'entente de contribution sont respectées.

Les demandeurs/bénéficiaires sont invités à examiner soigneusement l'entente de contribution.

ANNEXE E

PERSPECTIVES DES INTERVENANTS

PERSPECTIVES DES INTERVENANTS

A. Introduction

En plus de recueillir des renseignements auprès des 26 aéroports étudiés, Sypher s'est entretenue avec des intervenants provenant des organismes gouvernementaux et des groupes d'intérêt suivants afin de mieux comprendre les enjeux qui concernent les aéroports et de discerner des solutions possibles:

- ministères des transports provinciaux;
- représentants de Transports Canada engagés dans la gestion des programmes d'aéroports, au bureau central et aux bureaux régionaux;
- conseils et associations d'aéroports et d'aviation;
- autres intervenants (l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et le Bureau de diversification de l'économie de l'Ouest).

Les entrevues visaient répondre aux questions concernant:

- les problèmes majeurs des petits aéroports;
- le rôle des gouvernements municipaux et provinciaux;
- le rôle du gouvernement fédéral;
- le soutien financier offert dans le cadre du PAIA; et
- l'impact des petits aéroports sur les plans social et économique.

L'annexe C contient une liste des personnes interviewées.

a. Directeurs d'aéroports

Les directeurs d'aéroports s'inquiètent de l'avenir:

- Lorsqu'ils auront épuisé le financement de transition fourni par le gouvernement fédéral, les aéroports auront besoin d'autres sources de financement.
- Bien que plusieurs petits aéroports ne soient pas en croissance, leurs directeurs savent que le financement de leur agrandissement serait difficile.
- En plus d'augmenter les dépenses, les changements de la réglementation fédérale créent de l'incertitude à l'égard des coûts d'exploitation futurs. Les petits aéroports ont de la difficulté à comprendre pourquoi des pratiques qui étaient jugées sécuritaires

lorsque les aéroports relevaient de Transports Canada méritent maintenant de nouveaux règlements encore plus sévères.

b. Gouvernements provinciaux

Questions clés relatives aux petits aéroports

Selon la majorité (de six à neuf) des provinces, les enjeux principaux pouvant avoir un effet négatif sur la viabilité concernaient:

- la nouvelle réglementation (p. ex.: le RAC 308, normes d'entretien hivernal, contrôle de la faune, sécurité);
- la restructuration des compagnies aériennes (p. ex.: fermeture de Canada 3000, perte des services aériens, petits aéronefs);
- aéroports desservant une petite population et/ou trop d'aéroports en concurrence dans une même région.

Les intervenants ont suggéré que les règlements soient flexibles (échelonnables) afin de tenir compte des moyens financiers, des niveaux de sécurité et des niveaux de risques des petits aéroports.

Les aéroports devraient être considérés comme un système global

Six provinces ont indiqué que les petits aéroports devraient être considérés comme des composantes du système global (en tant qu'alimentateurs importants des aéroports majeurs, par exemple, ou en faisant partie du système de sécurité général). Plusieurs provinces ont clairement exprimé que le **système** aéroportuaire devrait être financièrement autonome et que les petits aéroports ne devraient pas être subventionnés par la population locale. Dans le même sens, deux provinces ont remarqué que les recettes de location des aéroports membres du RNA sont beaucoup plus élevés que les paiements faits aux petits aéroports par l'intermédiaire du PAIA.

Une province a affirmé que les subventions actuelles constituent aujourd'hui une anomalie dans le secteur des transports, et que toutes les immobilisations futures – pour ne rien dire des subventions d'exploitation – devraient être considérées seulement une fois que tout autre moyen d'atteindre la viabilité a été épuisée.

L'épuisement des fonds de transition pourrait entraîner de nouveaux problèmes

Trois des plus petites provinces (sur les plans géographique ou démographique) croyaient que les frais élevés diminuaient la demande.

Plusieurs provinces s'inquiétaient de l'épuisement des fonds de transition de Transports Canada. Dans un cas, le gouvernement provincial a coupé ses propres programmes alors que le gouvernement fédéral commençait à céder des aéroports.

Plusieurs provinces craignaient que la surtaxe de sécurité de 24 $ puisse causer une réduction grave des services aériens qui nuirait aux compagnies aériennes régionales et aux petits aéroports. En raison du fait que la surtaxe a été annoncée pendant la période des entrevues, certaines provinces n'ont pas eu l'occasion de commenter.

Lors des sondages et des analyses subséquentes, certaines provinces ont rappelé aux enquêteurs que l'objet de l'étude était d'identifier les enjeux réels.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

La plupart des provinces ont indiqué que leurs aéroports recevaient les fonds nécessaires qu'ils avaient demandés.

L'admissibilité au PAIA devrait être élargie.

Sept provinces trouvaient que l'admissibilité au PAIA était trop limitée et/ou qu'elle devrait être élargie (p. ex.: inclure les subventions d'exploitations, l'agrandissement des aérogares, les mouvements aériens, les aéroports à horaires irréguliers, le déboisement des terrains avoisinants, les aéroports à horaires irréguliers effectuant d'autres activités commerciales telles que les vols nolisés, les évacuations sanitaires et la lutte contre les incendies de forêts).

Plus de la moitié des provinces ont déploré le manque actuel ou éventuel de fonds PAIA ainsi que la dilution de ses fonds par les critères d'admissibilité actuels.

Plusieurs provinces trouvaient que le processus d'admission des aéroports au PAIA ainsi que l'administration de ce dernier après l'admission étaient trop onéreux.

Le rôle du gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral devrait être responsable de la gestion et du financement de la sécurité.

Suite aux critiques du PAIA, des commentaires voulant que le gouvernement fédéral soit responsable de la gestion et du financement de la sécurité dans les aéroports ont fait surface.

Le rôle des municipalités

Environ la moitié des provinces ont indiqué que les municipalités ne participaient pas beaucoup ou pas du tout à l'exploitation des aéroports, tandis que l'autre moitié affirmait que les municipalités s'y engageait activement (en tant que propriétaires/exploitantes, par exemple, ou en s'engageant au conseil d'administration, ou encore en participant aux

activités de développement économique). Une province a indiqué que les municipalités devraient fournir des recettes fiscales aux petits aéroports tandis qu'une autre jugeait que les municipalités ne devraient pas leur fournir de subventions.

Le rôle des gouvernements provinciaux

Toutes les provinces offrent un soutien en matières de politiques et de réglementation. La moitié des provinces disposent de programmes destinés aux aéroports communautaires, nordiques ou éloignées qui ne sont pas admissibles au PAIA. Ces programmes offrent pour la plupart des fonds d'investissement (bien que les montants soient beaucoup moins élevés que les fonds du PAIA). La Colombie-Britannique et l'Alberta ont dernièrement réduit les taxes sur le carburant aviation. Le Nouveau-Brunswick a éliminé les impôts fonciers provinciaux imposables aux aéroports. Une des provinces a fournit de l'assistance technique et de l'appui financier visant la formation, l'étude de l'impact sur l'environnement avant le transfert de responsabilité et la préparation de plans d'affaires pour le transfert des aéroports. Une autre province a signalé qu'elle envisageait soutenir davantage les aéroports qui ont été cédé par le gouvernement fédéral.

Le rôle des autres organismes

Plusieurs personnes interrogées estimaient que le CAC ne représentaient pas (ou ne pouvaient pas représenter) les intérêts des petits aéroports.

Effets socio-économiques

Les intervenants ont indiqué que les activités des petits aéroports avaient un impact sur le tourisme, l'industrie primaire, l'agriculture et l'évacuation sanitaire.

c. Associations

Sypher a interviewé quatre associations régionales ou provinciales, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) et le Conseil des aéroports du Canada (CAC). Les observations de ces associations étaient plus variées que celles des représentants des gouvernements provinciaux.

Questions-clé relatives aux petits aéroports

La nouvelle réglementation s'est avéré la préoccupation la plus souvent mentionnée des associations et des conseils. Trois associations ou conseils ont exprimé certaines réserves quant aux frais de sécurité.

Deux associations ou conseils craignaient que le bassin démographique de certains aéroports était trop petite et que les aéroports devraient développer un sens des affaires (c'est-à-dire un fonctionnement plus efficace et axé sur le marché). Deux groupes interrogées ont souligné que les gouvernements provinciaux avaient réduit ou éliminé leur soutien financier des petits aéroports.

Les autres propos concernaient:

- les effets de la restructuration des compagnies aériennes;
- la formation et l'éducation inadaptées;
- le manque de financement;
- la diminution des voyages d'affaires américains suite aux événements du 11 septembre 2001;
- la grande nécessité de remplacements d'immobilisations; et
- la nécessité de consacrer les recettes provenant des loyers fonciers au soutien financier des petits aéroports.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

En ce qui concerne le PAIA, quelques-unes des associations ou des conseils ont touché aux points suivants:

- le manque de financement;
- l'admissibilité trop limitée;
- la mise en œuvre et/ou vérification trop coûteuses;
- le fait que les recettes de location des membres du RNA surpassent le rendement sur l'investissement du PAIA;
- l'idée que le PAIA est en contradiction avec la politique de cession du gouvernement fédérale, laquelle visait retirer le gouvernement des aéroports;
- l'opinion voulant que le PAIA ne devrait pas fournir des subventions d'exploitation;
- l'équité apparente du PAIA; et,

- l'idée que le PAIA ne représente pas un système soutenable.

Le rôle du gouvernement fédéral

Certaines associations ont remarqué que le gouvernement fédéral aurait dû rationaliser les aéroports, qu'il aurait été mieux de ne pas céder les aéroports et que le gouvernement fédéral devrait financer la sécurité dans les petits aéroports.

Le rôle des municipalités et des gouvernements provinciaux

Plusieurs intervenants ont souligné que le rôle des municipalités varie selon la région. Deux organismes régionaux ou provinciaux se souciaient du déséquilibre en ce qui a trait aux impôts fonciers.

Les intervenants ont fourni une grande variété de commentaires concernant les gouvernements provinciaux. En voici quelques-uns:

- Ils devraient fournir un soutien en matière de politiques et de règlements.
- Ils devraient remettre les recettes provenant des taxes sur le carburant aux petits aéroports.
- Ils ne disposent pas de ressources équivalentes à celles du gouvernement fédéral.
- Les provinces devraient contribuer à la consolidation des aéroports.
- Les provinces devraient fournir des allègements fiscaux.
- Les provinces hésitent à s'engager.

Le rôle des autres organismes

Plusieurs intervenants croyaient que les organismes nationaux ne représentaient pas ou ne pouvaient pas représenter les intérêts des petits aéroports. Le rôle des associations, selon celles-ci, est de faire du lobbying, d'offrir de la formation et de faciliter le réseautage et le partage de l'information. Une association a indiqué que ses fonctions comptaient la recherche de financement. Une autre association s'inquiétait du fait que les petits aéroports n'avaient pas les moyens d'adhérer à un conseil ou à une association.

Effets socio-économiques

Les intervenants ont indiqué que les activités des petits aéroports avaient un impact socio-économique significatif sur le tourisme, le commerce, l'industrie primaire, les services policiers, les sociétés clientes et l'évacuation sanitaire.

d. Représentants du gouvernement fédéral

Les réponses suivantes proviennent de discussions avec des représentants de Transports Canada au bureau central et à trois bureaux régionaux.

Questions-clés relatives aux petits aéroports

Transports Canada était indécis quant à l'importance de la question financière. Les aéroports n'avaient pas signalé à Transports Canada qu'ils avaient des problèmes financiers. Il existait seulement des renseignements anecdotiques concernant deux aéroports dans la région atlantique (quelques provinces confirment avoir fourni des renseignements financiers au sujet de ses aéroports à Transports Canada). Cette étude devrait viser à déterminer les questions-clés.

Certains intervenants estimaient que certaines forces économiques échappent au pouvoir des aéroports (p. ex.: l'instabilité économique, la sensibilité des passagers face aux prix et les conséquence du 11 septembre).

Les intervenants ont affirmé que le RAC 308 pourrait avoir un impact, mais ils ont précisé que la nouvelle réglementation était présentement en cours de révision et que sa mise en vigueur s'étendrait sur une période de deux ans. Les intervenants ont aussi affirmé que l'entretien hivernal et les nouvelles mesures de sécurité pourraient également influer sur les petits aéroports.

Le rôle des gouvernements municipaux

L'objet de la Politique nationale des aéroports était de permettre aux communautés de s'approprier et d'exploiter les aéroports suite à la décision du gouvernement de se retirer de ce secteur. Les perspectives et le niveau d'engagement des municipalités varient partout au pays selon la région et la province.

Le rôle du gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral est intervenu à titre d'agent d'assurance de dernier ressort lorsque les compagnies d'assurance ont donné leur avis de sept jours après le 11 septembre. Le rôle de Transports Canada en matières de sécurité est en cours de développement. Transports Canada et les aéroports devront s'adapter aux transformations des politiques et des relations internationales.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

À l'origine, en 1995, le PAIA visait fournir des fonds d'une valeur 35 millions $ par année pendant cinq ans. En 2000, le Conseil du trésor a approuvé un budget de 190 millions $ pour cinq autres années tout en permettant la gestion des plafonds de décaissement annuels. Transports Canada détenait le droit de dépenser 190 millions $ avant la fin du programme de la période et d'approcher de nouveau le Conseil du trésor plus tôt que prévu. Le PAIA a toujours mis l'accent sur la sécurité aérienne afin d'assurer que les aéroports puissent obtenir leur certificat d'exploitation.

Les demandes de subventions du PAIA sont évaluées dans les régions à partir de critères techniques. Ensuite, une recommandation est faite auprès de l'administration centrale, qui doit donner son approbation. Une liste de priorités est dressée pour identifier les projets qui répondent le mieux aux critères du programme.

Autres organismes

Ces organismes peuvent représenter les intérêts des aéroports à l'échelle nationale, trouver des solutions aux problèmes communs, faciliter le partage de l'information et, possiblement, faire des achats en masse. Les organismes provinciaux peuvent représenter les intérêts des petits aéroports. Les associations de petits aéroports devraient s'associer afin de se faire entendre sur le plan national.

e. Autres intervenants

Sypher s'est entretenue avec le Bureau de diversification de l'économie de l'Ouest Canada et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA). Ces organismes ont expliqué leur mandat, qui vise le développement économique – non seulement les aéroports – en fournissant des services de consultation et des occasions de réseautage

au sein de l'économie locale et régionale. Ils disposent d'aucune source de financement destinée uniquement aux aéroports. L'APECA a fournit des subventions directes pour faciliter la cession des aéroports et pour sonder les occasions économiques. Les aéroports avaient l'occasion d'utiliser des fonds provenant du Programme national des travaux d'infrastructure s'ils répondaient aux critères du programme et aux priorités de la municipalité. Les deux organismes ont reconnu les problèmes pouvant affecter la viabilité financière des aéroports (p. ex.: entretien de l'infrastructure matérielle, restructuration des compagnies aériennes et concurrence entre les aéroports et les autres modes de transport).